Afskrift

Till

Styrelsen för Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag

Med anledning af Stockbybolagets den 11. denna månad dagtecknade skrifvelse i s.k. Stocksunds=frågan, utgörande svar å den af undertecknade under sistlidne Mars månad i samma fråga afgifna skrifvelse, hvilken föredrogs vid Styrelsens sammanträde den 1. sistlidne Maj och då vann Styrelsens godkännande, få vi, utsedde delegerade, härmed föreslå, att Styrelsen behagade besluta,

<u>att</u> Rimbobolaget endast förbinder sig att uppföra nytt stationshus och inreda godsmagasin på sätt bolaget genom undertecknade i ofvanberörda skrifvelse till Stockbybolaget erbjudit sig, så snart hela den af baningeniören såsom erforderlig uppgifna och å marken utstakade arealen härför varder fritt upplåten; samt

<u>att</u> först derefter och sedan nöjaktig öfverenskommelse i Stocksundshamnfrågan med Stockbybolaget kommit till stånd, samtrafiksstation derstädes kommer att inrättas.

Skulle Stockbybolaget ej finnas villigt biträda detta förslag, torde hela frågan f. n. böra få förfalla, hvarefter, (på tid som kan befinnas lämplig, Styrelsen bör gå i författning om att erhålla rätt att expropriera för jernvägen vid Stocksund behöfliga jordområden.

Stockholm 29 juni 1901.

Emil Egnell M. Mortan Alf. Th. Rudelius

Afskrift.
список

Till
Herrar delegerade i personbiljettfrågan.

Å Djursholmslinien förekommer för närvarande nedanstående biljettpris:

I. Månadsbiljett
- 12 mån à 75.- Kr., 600 resor = 12.5 öre per resa
- 9 " à 60.- " , 450 " = 13.3 " " "
- 6 " à 45.- " , 300 " = 15.0 " " "
- 3 " à 25.- " , 150 " = 16.6 " " "

II. Klippkort
- à 7.50 Kr., 50 resor = 15.0 öre per resa
- à 10.- " , 50 " = 20.0 " " "
- à 12.50 " , 50 " = 25.0 " " "

III. Tur o ret. biljett
- à 0.50 Kr., 2 resor = 25.0 öre per resa
- à 0.55 " , 2 " = 27.5 " " "
- à 0.70 " , 2 " = 35.0 " " "

IV. Enkel biljett
- à 0.30 Kr., 1 resa = 30.0 öre per resa
- à 0.35 " , 1 " = 35.0 " " "
- à 0.45 " , 1 " = 45.0 " " "

V. Arbetarebiljett à 1.50 Kr., 10 resor = 15.0 öre per resa

VI. Lokalbilj: i Engelbr. gatan — 5.0 öre per resa
" Djursholms villastad — 10.0 " " "

Denna mångfald af biljettyper med olika

pris inom alla typer utom en, har framkallat icke mindre än 12 olika biljettpris för enkel resa å 10 kilometers banlängd, af hvilka ett pris, 15 öre, förekommer inom tre olika typer och ett pris, 25 öre, inom två dylika, hvarigenom 16 pris å denna banlängd kan sägas förekomma.

Att dylika prisbestämmelser icke lämpa sig för en trafik af spårvägsnatur ligger i öppen dag, enär de gifvetvis i hög grad öka konduktörens arbete isynnerhet vid uppkommande lifligare frekvens å tågen, hvarjemte de bidraga till försvårande af hithörande kontroll.

Då nu emellertid jernvägsbolaget tyvärr genom kontrakt delvis är bundet vid å Djursholmslinien gällande biljettyper med tillhörande biljettpris (för linien Stockholm - Djursholm intill 1 Januari 1911 och för linien Stockholm - Stocksund intill 4 Augusti 1905), och Styrelsen sålunda ännu icke har fria händer att härutinnan vidtaga mera omfattande förändringar till åstadkommande af ökad inkomst af denna trafik, af underlättnad i konduktörens arbete och af skärpning i hithörande kontroll, bör dock något kunna åtgöras för vinnande af antydda mål.

I fråga om Månadsbiljetten lär väl på grund af kontraktsbestämmelserna f. n. intet kunna åtgöras beträffande i Djursholms Villastad bosatta personer, hvaremot beträffande personer, boende i Stocksund samt utmed linien Stockholm - Mörby, den-

Klippkar[...]

Månadsbiljetten

Tur- och ret[...]

na biljette skulle kunna helt och hållet indragas, om nemligen Djursholms aktiebolag ville återkalla sin häruti inom gjorda medgift.

Klippkortet

Beträffande Klippkortet (familjbiljetten) bör dess pris bestämmas till ett pris för alla afstånd, hvilket ju i princip är synnerligen lämpligt för spårvägstrafik; och föreslår jag detta pris till Kr. 12.50, eller nuvarande högsta. Genom detta enhetspris skulle Klippkortspriset till Experimentalfältet ställa sig lika med nuvarande halfva tur- och returpriset samt till Frescati och Ålkestan 2.5 öre billigare än sistberörda pris.

Denna förändring skulle visserligen icke komma att medföra någon betydligare ökning i trafikinkomsten men medförde gifvetvis förenkling i biljettväsendet, då man för denna typ finge 1 pris i stället för 3.

Största förenklingen i biljettväsendet skulle nås genom införande af den regeln, att hvarje resande för hvarje resa löste biljett till ett för alla afstånd gällande enhetspris.

Redan tur- och returbiljette, berättigande till resa endast 2 gånger (en bort- och en hemresa) inveclar biljettväsendet, hvarför dylik biljett icke borde få förekomma vid spårvägstrafik, för hvilken man bör sträfva efter att komma till en biljettyp.

...nadsbiljetten.

Tur- och returbiljetten

Då nu emellertid åberopade kontrakten föreskrifva befintligheten af Tur- och returbiljett å Djursholmslinien, får väl detta anses hufvudsakligast afse priset för fram-

och återresa, hvarför Styrelsen, om <u>ökning</u> i detta pris icke ifrågasättes, borde hos vederbörande kunna genomdrifva den medgift, att tur- och returbiljetten finge indragas och ersättas med enkel biljett för hvardera riktningen, åsatt halft tur- och returbiljettpriser.

<u>Enkel biljett</u>

Under förutsättning att tur- och returbiljetten afskaffades, skulle för <u>Enkel biljett</u> ett för alla afstånd gällande <u>enhetspris</u> sättas, och får jag härtill föreslå halfva tur- och returbiljettpriset till Djursholm, eller <u>35 öre</u>, hvilket endast för en station, <u>Experimentalfältet</u>, medförde ökning (5 öre) i nuvarande priset för enkel biljett, under det att i nuvarande biljettpriset för enkel resa å afståndet Stockholm - Stocksund och öfverskjutande afstånd en minskning af 10 öre skulle uppstå.

Då nu emellertid under år 1899 inkomsten af enkel biljett på dessa senare afstånd utgjort 8.76 % af hela årsinkomsten, representerande ett resandeantal af 33750 personer, skulle en sådan reform för sagda år hafva för jernvägen medfört en förlust af Kr 3375:-, hvarför man har att bedöma, huruvida den vinst, som i antydda riktningar ligger i denna förenkling, må få anses uppväga den sålunda påpekade inkomstminskningen.

Meningarne härom kunna vara delade och tur- och returbiljettens bibehållande sålunda tilläfventyrs komma att anses ekonomiskt fördelaktigast, för hvilket fall nya bestämmelser rörande denna biljetts

tillhandahållande måste gifvas.

Arbetarebiljetten Hvad Arbetarebiljetten beträffar, får jag föreslå, att priset för densamma sättes till 2:- Kr: för 10 resor, eller 20 öre för hvarje resa, hvarigenom detta pris blefve lika med såväl jernvägens truppbiljettpris som priset på barnbiljett å Djursholmslinien.

Lokalbiljetten För Lokalbiljetten bör ett pris hållas, hvarför jag föreslår, att Styrelsen hos vederbörande söker genomdrifva att få höja sagda pris i Engelbrektsgatan från 5 till 10 öre.

Genom fullständigt genomförande af de här ofvan föreslagna reformerna i Djursholmsliniens biljettväsende, skulle inom detsamma nedanstående förändringar komma att uppstå:

Månadsbiljetten kommer endast att tillhandahållas i Djursholms villastad bosatta personer;

Klippkortet tillhandahålles endast till nuvarande högsta priset, eller Kr: 12.50;

Tur- och returbiljetten afskaffades;

Enkla biljetten åsättes ett pris, 35 öre, för alla afstånd;

Arbetarebiljettens pris höjdes från 15 till 20 öre för hvarje resa;

Lokalbiljetten åsättes ett pris, af 10 öre,

hvarigenom sålunda de pris, som af konduktören vid biljettförsäljning i vagnarne skulle komma att tillämpas, blefve inskränkta till endast <u>tvenne</u> nemligen:

<u>35</u> <u>öre</u> för enkel biljett
<u>10</u> <u>öre</u> " lokalbiljett

Fördelarne af ett dylikt biljettsystem å Djursholmslinien äro påtagliga och torde kunna få anses till fullo uppväga den genom tur- och returbiljettens afskaffande ofvan påvisade inkomstminskning, isynnerhet som borttagandet af månadsbiljetten för bandelen Stockholm-Östby, höjningen (för en del af linien) i klippkortspriset och höjningen i arbetarebiljettpriset borde göra bolaget skadeslöst för antydda inkomstminskningen.

Skulle emellertid styrelsen icke vilja afskaffa tur- och returbiljetten, borde densammas försäljande icke ske i vagnarne, hvilken anordning åter komme att medföra åtskilliga svårigheter och derjemte ökad kostnad.

Ehuru, såsom ofvan påvisats, kontraktet med Djursholmsbolaget binder jernvägsbolaget vid ett oproportionerligt lågt biljettpris, torde styrelsen dock hafva rättighet att för resa i det antal tåg, som öfverstiger det i kontraktet fastslagna, hvilka tåg skulle kunna benämnas <u>extratåg</u> med uppehåll för resandes på- och afstigande endast vid vissa hållplatser inom Djursholms villastad, sätta taxans pris, eller <u>70</u> <u>öre</u> för enkel tur i II kl. och <u>40</u> <u>öre</u>

i III kl.

Då Styrelsen har bestämmanderätten i fråga om tågtiderna å Djursholmslinien, kunna ifrågavarande extratåg förläggas till tider, som för jernvägsbolaget vore de fördelaktigaste.

Slutligen tillåter jag mig erinra om, att i Djursholmskontraktet icke intagits någon bestämmelse om äfventyr, för den händelse att kontraktet i någon del skulle frångås, och är detta icke heller iakttaget i Stocksundskontraktet.

Stockholm 16 November 1900.

Alf. Th. Rudelius.

A. Bergman.

Förslag:
"Schwedt & Egnell."

Förslag till Instruktion för Konduktörer å Djursholmslinien.

1) Konduktörens närmaste förman är tjenstgörande stationsföreståndaren å Stockholms Östra.

2) I sitt uppförande mot resande skall konduktören strängt iakttaga tjensgöringsreglementets föreskrifter och samtidigt tillse, att bestämmelserna i "Underrättelser för resande" noggrannt följas:

Konduktören skall i tjenstgöring vara väl putsad och hålla uniformen väl vårdad och snygg.

3) Under tjenstgöring skall konduktören vara försedd med:

a. tidtabell (grafisk och tjenstgörings-),
b. ett exemplar af denna instruktion,
c. förteckning å innehafvare af månadsbiljett,
d. vexelkassa i förseglade konvolut,
e. bössa i hvilken den resande sjelf skall nedlägga afgiften,
f. biljettång, signalpipa och vagnsnyckel

samt tillse, att nödig tågatteralj medföljer.

4) Vid utgångsstation skall konduktören jemföra sin klocka med stationens ur, tillse snyggheten i vagnarna, ombesörja ventilering och under kalla årstiden eldning, så att minst 12° C hålles i desamma, samt sedan mörkret inträdt, anbringa rätta signaler å tåget.

5) Konduktören skall göra allt hvad på honom beror, för att tåget må kunna följa den bestämda tidtabellen.

6) Efter ankomsten till slutstation skola vagnarna undersökas och möjligen qvarlemnad effekter till stationsföreståndaren aflemnas.

7) Konduktören får efter slutad tjenstgöring

ej aflägsna sig från stationen, förr än han dertill erhållit stationsförståndarens tillstånd. Efter sista turen för dagen skall dagskassan redovisas.

8) Tidrapport för de under hvar dag utgjorda turerna upprättas och vilemnas af Konduktören till chefen genom Stockholms Östra station senast följande dags förmiddag och skall innehålla allt anmärkningsvärdt, som under dagens gång i tjensten inträffat, såsom olyckshändelser eller tillbud, orsaken till försening, skada å materiel eller gods, m.m.

9) Biljettförsäljningen börjas vid afgångsstationen före tågets afgång i mån af resandes ankomst, hvarvid biljetten makuleras först efter tågets afblåsning. Derefter tillgår biljettförsäljningen sålunda:

Vid resa från Stockholm:

Först expedieras resande i gatan efter utrop i hvarje vagnsafdelning:

"Resande i gatan lösa biljett!"

Efter passerandet af Stockholms Östra utropas:

"Resande till Experimentalfältet!"
"Resande till Frescati!"
"Resande till Ålkistan!"
"Resande till Stocksund!"

Efter passerandet af Stocksund utropas:

"Resande till Mörby!"
"Resande till Djursholm-Ösby!"
"Resande till Sveavägen!"

o. s. v.

Utropen afse såväl biljettköp som att få klart, huruvida uppehåll vid nästa hållplats skall göras eller ej.

Vid resa från Djursholm:

Efter tågets afblåsning sker biljettförsäljningen enligt ofvanstående med utropen i omvänd ordning;

Efter passerandet af Stockholms Östra utropas:

"Resande i gatan lösa biljett!"

Då tillströmningen är ringa kunna utropen sammanföras sålunda:

"Resande till Experimentalfältet, Frescati, Ålkistan, Stocksund!"

på resa från Stockholm och i omvänd ordning på resa från Djursholm.

10) Konduktören skall högt utropa stations och hållplatsnamnen vid resp. platser.

Vid mellanstation skall konduktören, utan åsidosättande af tågsäkerheten, noga hafva uppmärksamheten riktad på af- och påstigande resande, derivid han, då flera personer påstiga, skall å platformen och i alla vagnsafdelningar utropa:

"Nykomna lösa biljett!"

Är konduktören villrådig, om resande löst biljett, eller ej, vänder han sig till den resande med utrop:

"Biljett!"

Den resande eger dervid förete biljett eller ock lösa sådan. Makulerad biljett skall af den resande behållas såsom kontramärke att på anfordran uppvisas samt, om så påfordras, vid afstigandet till konduktören aflämnas. Afstiger den resande utan att hafva köpt eller företett behörig biljett, skall konduktören ovilkorligen affordra den resande afgift, innan tåget får fortsätta.

11) Alla resande äro skyldiga företa biljett för hvarje resa, innehafvare af månads- eller fribiljett härifrån undantagen endast i det fall, att konduktören känner dennes namn samt biljettens giltighetstid, och att konduktören under biljettförsäljningen vid passerandet af

sådan resande tydligt utropar det biljettslag, den resande innehar, d. v. s. antingen: "Månadsbiljett!" eller "fribiljett!"

12) Konduktören skall iakttaga, att vid lösen eller företeende på anbefaldt sätt makulera biljett.

13) För hvarje resa skall Konduktören anteckna begynnelse- och slutnummer å försålda biljetter för att vid anfordran förevisas biljettkontrollören.

14) Före utlemnandet af paket skall frimärket makuleras. Konduktören är förbjuden att till befordran mottaga ofrankerade paket.

Biljettprisen äro:

Enkel biljett:

Inom Stockholm	0.05.
Inom Djursholm	0.10.
Stockh.-Djursholm eller mellanl. sträckor	0.35.
Familjbiljett (50 resor)	12.50.
Hundbiljett	0.35.

16) Konduktörens vexlingskassa utgör ett belopp af:

1 kr.: paket med 3 st. à 25, 2 st à 10, 1 st. à 5 öre
50 öre: " " 1 " " 25, 2 " " 10 1 " " 5 "
25 ": " " ——— 2 " " 10 1 " " 5 "
10 ": lösa 5-öringar.

17) Slarf eller försumlighet i tjensten beifras strängt.

A Bergman

Förslag:
"Schwell & Egnell".

R. S. J.

Djursholmslinien.

P. M.

Biljettfrågan

Biljettpris:

Enkel biljett:

Inom Stockholm		0 ✓	0.05.
" Djursholm		0 ✓	0.10.
Å linien Stockh.-Djursh. o mellanl. sträckar		0	0.35.
Familjebiljett: för 50 resor	40 st. ~~50 resor tio ättikstan~~ alla ~~10~~ 20 "	✓	12.50.
" 50 "	ättikstan	✓	10.–
Månadsbiljett " 12 månader		0	75.–
" 9 "			60 "
" 6 "			45 "
" 3 "			25 "
Arbetarebiljett ~~" 30 resor~~	10 resor 2:–		~~4.50.~~
10 "		0	2.00

Anm: 1. Tur- och returbiljetter borttagas.
2. Barn under 3 år medföljer äldre person fritt. Äldre barn betalar hel biljett.
3. Velociped befordras mot 35-öres biljett.
4. För hundar: 35-öres biljetter.
5. Paket icke skrymmande frimärkas med 25 öre.

25 kubdm — vigt 5 kgr

10

20

Afskrifven

Förslag:

"Scholl & Egnell"

Underrättelser för Resande å Djursholmsbanan.

1) **Biljettprisen äro:**

Enkel biljett:

Inom Stockholm		0.06.
" Djursholm		0.10.
Stockh. – Djursh. och mellanl. sträckor		0.35.
Familjebiljett: 50 resor		12.50.
Månadsbiljett	12 månader	75.–
	9 "	60.–
	6 "	45.–
	3 "	25.–
Arbetarebiljett 30 resor		4.50.

40 – 25 /

20 – 25 /

utgår

10 – 2.00

2) Enkel biljett gäller endast för resa med det tåg, hvartill den blifvit köpt.

Familjebiljett, gällande 50 resor, tillhandahålles å stationerna samt af konduktören.

3) Afgiften för enkel biljett skall af den resande sjelf nedläggas i konduktörens bössa.

Konduktören växlar ej större belopp än 1 krona.

4) För vederbörlig kontroll skola de resande alltid medhafva gällande biljett för att vid konduktörens eller biljettkontrollantens anfordran företes.

5) Barn under 3 års ålder, som åtföljer äldre person, befordras utan afgift och utan särskild biljett. Äldre barn betalar hel biljett.

6 Hundar få medtagas efter lösen af 35-öres hundbiljett, när plats, som af konduktören anvisas, finnes disponibel, med vilkor, att deras ägare eller vårdare hålla dem i band under färden så att obehag för medpassagerare icke uppstår.

x/ 11 13.

7) Velocipeder emottagas till transport i den mån utrymmet å de derför afsedda krokarna medgifver, mot 35-öres biljett.

8) Resgods befordras ej, men eger resande rätt att på eget ansvar i vagnen medföra begage, uppgående i sammanlagd vigt till högst 15 kg, derest detsamma till sin beskaffenhet är sådant, att det ej är skrymmande, ej förorenar eller skadar vagnen och kan så placeras, att utrymme icke upptages för sittande eller stående passagerare.

Jernvägsförvaltningen ansvarar icke för de effekter, som resande medför i vagnarne.

9) Paket om högst ~~[illegible]~~ 10 kg. vikt och 25 kub. dm. rymd icke skrymmande, befordras, om det är försedt med jernvägens godsfrimärke à ~~20~~ 25 öre, på afsändarens risk.

Ofrankeradt paket emottages icke. Om sådant paket ändock inlämnas i vagnarna, medtages det till ändstationen och utlämnas der till adressaten mot erläggande af dubbelt porto.

Paketfrimärken finnas att tillgå å stationerna samt i butik vid Engelbrektsgatan, men ej hos konduktören.

10) Vagnsfönster åt vindsidan skall hållas stängdt, om någon resande i kupén sådant yrkar.

11) Tobaksrökning tillåtes endast i de vagnafdelningar, som genom skylt äro angifna såsom rökkupéer.

12) Spottning är förbjuden i vagnen,

Stryk

, anbragt på adresslappen

Huru kontrolleras?

vexlings-pengar ?

som på intet sätt får osnyggas.

13) Personer, som äro af starka drycker märkbart öfverlastade, få icke med tåget befordras; starka drycker få icke i vagnen förtäras vid äfventyr att den, som häremot bryter, varder från tåget afsatt hvar som hälst å jernvägslinien. Trafikanters medverkan till ordningens upprätthållande härutinnan påkallas vördsamt.

14) Allmänheten uppmanas att med nödig försiktighet iakttaga största möjliga skyndsamhet vid tågens på- och afstigande.

15) Tågpersonalen får icke, under hvad namn och förevändning som helst af trafikanter emottaga drickspengar eller annan vedergällning.

16) Passagerare ombedes taga del af "Instruktion för konduktörer".

a. Nyman

Major Ugglas förslag

Behöfliga biljetter för lokaltrafiken

Månadsbiljetter för hela linien till alla stationer

3 Månaders à 25 kr.
6 " " 45 "
9 " " 60 "
12 " " 75 "

Familjebiljetter (50 resor) à 12 kr. 50 öre för alla stationer

Anm. Ofvanstående tvänne sorters biljetter säljas endast till personer boende utefter linien.

Å hållplatser och i vagnar anslås instruktion för konduktörer om resgods m. m.

Enkla biljetter

17.50
25
350

5 öre i Engelbrektsgatan ✓
10 " inom Djursholms Villastad ✓
20 " barn, trupp o arbetare
35 " Exp. Frescati o Ålkistan ✓
45 " Stocksund, Mörby o Djursholm

Tur- och returbiljetter

55 öre Exp. Frescati o Ålkistan
70 " Stocksund, Mörby o Djursholm

Nedanstående biljettyper bortfalla för konduktören

25 öre enkla Östra – Exp
40 " tur-och ret. " – "
30 " enkla " – Frescati o Ålkistan
45 " tur o ret. " – " "
40 " enkla " Stocksund o Djursholm
60 " tur-o ret. " " "

Nedanstående biljetter utgå

1. kr. 50 öre Arbetarebiljett Stocksund o Djursholm
7 " 50 " Familjebiljett Exp.
10 — " Frescati eller Ålkistan

Kontrakt.

= = = = = =

Att, från och med denna dag under tiden till den 4 Augusti 1905 upptaga och afkomma resande vid Stocksund med alla de blifvande s.k. spårvägståget;

att under sistberörda tid hålla samma priser å enkla samt tur- och returbiljetter för spårvägsfärd emellan Stockholm och Stocksund liksom ock mellan Stocksund och Stockholm som personbiljettpriserna emellan Stockholm och Djursholm samt att jemväl försälja följande slags biljetter till högst nedanstående priser nämligen:

75 kronor	för	månadsbiljett	gällande		1 år	
60	"	"	"	"	9	månader
45	"	"	"	"	6	"
25	"	"	"	"	3	"

12 kronor 50 öre för familjebiljett gällande 50 spårvägsresor eller jernvägsresor i 2dra klass, hvarvid innehafvare af års- månads- och familjebiljetter för spårvägen eller 2dra klass jernväg ej hafva att erlägga någon särskild afgift för spårvägsbefordran emellan Stockholms Östra station och nedre delen af Engelbrektsgatan, sedan spårväg å nämnda sträcka blifvit för trafik upplåten; skolande dock reqvirent af års- eller månadsbiljett före utbekommandet deraf styrka att berättigande dertill lemnats honom eller henne af Djursholms aktiebolags styrelse.

Stockholm den 26 April 1893.

Å Stockby Aktiebolags vägnar

E. von Horn. P. H. Hedenblad. Frithiof Grafström

För Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag

Alb. Uggla J. A. Lundin Gustaf Smith

Att, intill dess Stocksund förändrats till i trafikhänseende offenelt fullständig station med uppehåll för alla tåg, hafva ordnats persontrafik å alla ordinarie järnvägståg från och till Stocksunds hållplats, och i tidtabellen under Kontraktstiden bibehålla nuvarande hållplatsens namn Stocksund med bestämd afgångstid för järnvägstågen, samt att vid försändning af gods till och från Stocksund beräkna och debitera frakt efter verklig väglängd enligt faststäld taxa;

att från och med denna dag till den 1. Augusti 1905 tillhandhålla familjebiljetter gällande för 50 resor å 3dje klass jernvägståg emellan Stockholm och Stocksund till pris ej öfverstigande tio kronor och 3dje klass enkel biljett till pris ej öfverstigande trettio öre, samt för 2dra klass enkel biljett i förhållande derefter;

att för förmedling af trafiken emellan stranden och hamnspåret, vid stranden underhålla vändskifva samt rundspår med växlar och lastspår; att iordningställa och underhålla materielen uti bispåret i afseende å skenor, sleprar, skarfförbindningar, spik, vändskifva och växlar samt ballastning;

= = = = = = = = = =

Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag inrymmes rätt för all framtid dels att utan afgift jemte andra trafikanter öfver strandremsan på (söder om Roltomten inom As och R) samt å bispåret vester om nämnda hemmansdelar föra och å sitt förvärfvade område för jernvägens eget behof upplägga jernvägsbolagets tillhöriga såväl jernvägsmateriel som och andra effekter, nödiga för trafikens bedrifvande dels och att till

Kontrakt

Mellan Stockholm–Djursholms jernvägsaktiebolag och Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag är denna dag följande aftal träffadt.

– –

– –

§5.

Under 13 års tid från undertecknandet af detta kontrakt skall taxan för personbefordran emellan Stockholm och Djursholm vara följande under förutsättning att vederbörande myndighet stadfäster den i densamma upptagna afgiften för enkel biljett:

75 Kronor för månadsbiljett gällande 1 år
60 " " " " 9 månader
45 " " " " 6 månader
25 " " " " 3 månader
40 öre för enkel biljett med gatan 5 öre
60 " tur- och returbiljett 70 öre med gatan
12 Kronor 50 öre för familjebiljett gällande 50 resor;

under denna tid böra samma biljettpriser beräknas emellan Stockholm och Stocksund, derest tåguppehåll göres vid sistnämnda plats, dock må månads eller årsbiljetter till ofvanstående pris ej utlemnas till andra än dem som dertill visa berättigande af Djursholms aktiebolag. Priserna för biljetter gällande emellan Stockholm och Djursholm skola alltid vara de lägsta i förhållande till väglängden.

Innehafvare af års- månads- och familjebiljetter gällande för resor mellan Stockholm och Djursholm erlägga ej någon särskild afgift för spårvägsbefordran Östra stationen–Engelbrektsgatan.

– – – – – – – – – – – – – – – –

– – – – – – – – – – – – – – – –

– – – – – – – – – – – – – – – –

Stockholm den 4 Augusti 1892.
å Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolags Styrelses vägnar

Alb. Uggla

A. T. Almlöf F. A. Gustaf Bergman E. Åkerlund

för Djursholms jernvägsaktiebolag
Louis Fraenckel

Klippkortspriser för linien Ålkistan–Östra äro:

rätt till med Ö gatan	Till Exp. fältet	Kr. 7.50	inkl 30	50
	" Frescati; Ålkistan	" 10.–	35	55

§ 4.

= = = = = = = = = = =

Samt sedermera med minst 20. tåg per dag i hvardera rigtningen under tillsammans 13 års tid från undertecknandet af detta kontrakt, anordna persontrafik samt transport af smågods och post mellan Djursholms Villastad och Stockholms Östra station äfvensom spårvägsförbindelse emellan dessa tåg och nedre delen af Engelbrektsgatan.

Rimbobolaget eger rättighet att en samt bestämma tidtabellerna dock skall alltid iakttagas det sista tåget från Stockholm omkring 11.15 bibehålles

§ 5.

Under 13 års tid från undertecknandet af detta Kontrakt skall taxan för personbefordran emellan Stockholm och Djursholm vara följande under förutsättning att vederbörande myndighet stadfäster den i densamma upptagna afgiften för enkel biljett:

(20-95 öre) 75. Kronor för månadsbiljett gällande 1 år
(22-22 öre) 60 " " " " 9 månader
(25 öre) 45. " " " " 6 "
(27-77 öre) 25 " " " " 3 "

40 öre för enkel biljett
60 " " tur och returbiljett
12. Kronor 50 öre för familjebiljett gällande 50 resor; under denna tid böra samma biljettpris beräknas emellan Stockholm och Stocksund, derest tåguppehåll göres vid sistnämnda plats, dock må månads eller årsbiljett till ofvanstående pris ej utlemnas till andra än dem som dertill visa berättigande af Djursholms aktiebolag. Priserna för biljetten gällande emellan Stockholm och Djursholm skola alltid vara de lägsta i förhållande till väglängden.

Innehafvare af års månads och familjebiljetter gällande för resor mellan Stockholm och Djursholm erlägga ej någon särskild afgift för spårvägsbefordran Östra station – Engelbrektsgatan

§ 7

Skulle afbrott eller rubbning uti här ofvan omhandlade trafik emellan Stockholm och Djursholm komma att ega rum i

Kontrakt

mellan Stockholm-Djursholms jernvägsaktiebolag, å ena sidan, och Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag, å den andra, är denna dag följande aftal träffadt.

1§

Sedan Kongl. Maj:t dels den 19 ~~November~~ Sept. 1890 beviljat Bankdirektören J. H. Palme samt Bankirerne Louis Fraenckel och Carl Cervin rättighet att under vissa vilkor anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta spårväg för ångkraft från Roslagstull i Stockholm till Djursholm i Danderyds socken af Stockholms län, dels den 4 December 1891 ej mindre medgifvit att berörda koncession finge öfverlåtas på Stockholm-Djursholms jernvägsaktiebolag än äfven i fråga om spårvägens anläggning meddelat vissa föreskrifter, dels ock den 14 November 1890 beviljat Djursholms aktiebolag rättighet att, sedan spårväg för ångkraft från Kohagsviken genom Djursholms villastad till Ösby å Stockholm-Rimbo jernväg blifvit färdigbyggd i enlighet med en af Ingeniören J. Danielson upprättad plan densamma, efter derå verkställd besigtning, till utgången af viss angifven tid, till allmänt begagnande mot afgift upplåta; — hvilken koncession den blifvit af Djursholms aktiebolag öfverlåten å Stockholm-Djursholms jernvägsaktiebolag

med behörigt medgifvande?

samt sistberörda spårväg mellan Djursholm och Ösby blifvit vederbörligen färdigbyggd och besigtigad, öfverlåter Stockholm-Djursholms jernvägsaktiebolag härmed till Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag berörda koncessioner — under desamma jemväl inbegripna Stockholms stads den meddelade tillstånd att anlägga elektrisk spårväg från Roslagstorg till Albano — samt försäljer Stockholm-Djursholms jernvägsaktiebolag till Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag förberörda mellan Djursholm och Ösby belägna spårväg med allt hvad till desamma hörer, såsom den mark, hvarå spårvägen, enligt planen, är belägen, byggnader, rullande materiel o. s. v. mot en sammanlagd köpeskilling stor tvåhundratusen kronor, hvilken erlägges på sätt här nedan säges.

§ 2.

Stockholm-Djursholms jernvägsaktiebolag tillförbinder sig att mot godtgörelse, som här nedan sägs, tillhandahålla Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag nödiga medel, intill ett belopp af 500000 kronor, för färdigbyggande af spårvägen mellan Roslagstull och Djursholm, hvarvid Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag å ena sidan berättigas att efter vederbörliga myndigheter erhållet tillstånd, afvika från förberörda koncession och å andra sidan är förpligtad att före den 1 Oktober 1893 hafva spårvägen färdigbyggd och till

men skall Rimbobanan alltid vara skyldig att utsträcka spåret i enlighet med koncessionen till Roslagstorg eller om sådant befalles lägga spåret genom Engelbrektsgatan.

Iuo?

trafik upplåten.F

3§

Den under mom. 1 omförmälda köpeskilling, 200000 kronor erlägges vid tillträdet som sker senast den 1 Sept. 92. medelst af Stockholm - Rimbo jernvägsaktiebolag utfärdade, i deras jernväg med förmånsrätt efter nu befintliga stats- och obligationslån, intecknade obligationer, löpande med 5% ränta och vid liqviden beräknade efter ett pris af %. Obligationerna, ~~som äro~~ blifva försedda med halfårskuponger, amorteras inom 50 år† genom årliga utlottningar, dock börjar amorteringen först 1895. —

† från amorteringens början, hvilken först eger rum 1895

§ 4

De i mom. 2 omförmälda medel erläggas af Stockholm-Djursholms aktiebolag i mån som arbetet fortgår, mot tillhandahållande af obligationer beräknade efter det i § 2 bestämda pris.

§ 5

Stockholm-Rimbo Jernvägs aktiebolag ikläder sig de förpligtelser, som enligt det med Timmermansorden den 30 April 1892 upprättadt arrendekontrakt åligger Stockholm-Djursholms Jernvägsaktiebolag

§ 6

Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag är Stockholm-Djursholms jernvägsaktiebolag ansvarigt derför att de af sistnämnde bolag verkställda Depositioner, neml.

ordentligen till bolaget återställa, hvadan förvärfvandet af dessa Depositioner ej medföljer koncessionerna.

§ 7

Vid trafikerandet af den blifvande spårvägen skall så ordnas att minst tjugo tåg dagligen skola afgå mellan Roslagstorg och Djursholm i hvardera rigtningen. Afgiften för persontrafiken

Tiden är högst 30 minuter fr. Roslagstorg till Djursholm

skall utgå efter nedannämnde taxa

75 kronor	för	månadsbiljett	gällande	1 år	
60	"	"	"	"	9 månader
45	"	"	"	"	6 "
25	"	"	"	"	3 "

40 öre för enkel biljett.
60 " " tur och returbiljett
12 kronor 50 öre för familjebiljett gällande 50 resor; börande samma biljettpriser beräknas för Djursholm – Stocksund – Stockholm dock skola månads – eller årsbiljetter ej utlemnas till andra än till Djursholms stads innevånare, och må de för Djursholms Villastads innevånare bestämda biljettpriset ej undergå någon ökning och biljettpriserna för Djursholms Villastads invånare alltid vara de lägsta i förhållande till väglängden

§ 8

Detta kontrakt är uppgjordt under förbehåll ej mindre deraf att från myndigheternas sida ej lägges hinder för dess verkställbarhet, än äfven att detsamma af Stockholm Rimbo jernvägs aktiebolag ~~å erforderliga~~ och Stockholm Djursholms jernvägs Aktiebolag å erforderliga stämma godkännas.

§ 9.

Skulle kontraktet af skäl som i mom. 7 angifves varda annulleradt, skall det aftal som i protokollet vid sammanträde vid styrelsen för Rimbobolaget den 23 April 1892 före

§ 8

obs

slagits gälla till efterrättelse.

§ 10

Tvister, som till äfventyrs uppkomma rörande tolkningen af detta kontrakt eller bedömmande af frågor, som vid kontraktets bestämmelse sammanhänger, eller angående specialbestämmelser i det kontrakt som skall upprättas enligt föregående §, skola hänskjutas till afgörande af fem gode män, af hvilka hvardera bolaget väljer 2 och dessa
fyra den femte
bagge den tredje.

Underlåter ettdera bolaget att utse god[e] män eller kunna de af bolagen etc.

19 Sept. 1890: Concession till Herrar P^e, F^l o Cervin: Bana Roslagstull – Stocksund – Djursholm

10.000 Deponeres
arbetet börjat 1/5 91.
färdig 1/5 92.

Jernvägsstyrelsen fick uppdrag att inkomma med förslag till öfverenskommelse mellan Udagen Rumb o j. ö. Djursh.

Deposition förverkad enl. § 8.

Resolution d. 14/11 90.
beviljar Dj. a. b. rättighet att för trafik till utgången af April 1892 till allmänt begagnande mot afgift upplåta å dess egor anlagd j.
Taxa fastställes att gälla till d. 1 Maj 1892

Resolution d 4/12 91.
Koncessionen af d. 19/9 90 öfverflyttas på Dj. j. a. b.

Ändring enligt Danielsons plan godkännes.
Sthm – Djsh. 450.000.–

Afskrift

Kongl Maj:ts

nådiga resolution på en af styrelsen för Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag gjord underdånig ansökning om fastställelse af delegarnes i nämnda bolag vid bolagsstämmor den 4 och den 12 nästlidne Augusti fattadt beslut om ändring af §§ 1 och 3 i den för bolaget jemlikt nådig resolution den 14 Juli 1882 gällande ordning; Gifven Stockholms Slott den 23 September 1892.

Kongl Maj:t som i nåder låtit detta ärende Sig föredragas, vill med anledning af förevarande ansökning härmed i nåder förordna, att §§ 1 och 3 af ifrågavarande bolagsordning skola hafva följande ändrade lydelse, nämligen:

§ 1.

"Bolaget, som är grundadt på aktier med begränsad ansvarighet i öfverensstämmelse med Kongl Förordningen om aktiebolag den 6 Oktober 1848, har till ändamål att anlägga en jernväg för regelbunden trafik med lokomotiv mellan Stockholm och Rimbo äfvensom att, der bolaget finner sådant med sin fördel förenligt och vederbörligt tillstånd dertill erhålles, utsträcka sin verksamhet till inköp eller anläggning och trafikerande eller endast till bedrifvande af trafik å sådan jernbana, som ansluter sig till Stockholm-Rimbo jernvägen, samt att dervid begagna äfven annan drifkraft än ånga."

§ 3.

"Bolagets aktiekapital skall utgöra minst nio hundra tjugusex tusen sjuhundra kronor och högst en million sjuhundra femtiofyratusen kronor, fördeladt i aktier hvarje å ett hundra kronor. Bolagets minimikapital skall vara till fullo inbetaldt, och må derutöfver inom ofvan stadgade begränsning, nya aktier, vare sig

med eller utan företrädesrätt till viss ränta framför äldre aktier, utsläppas efter bolagsstämmas i behörig ordning derom fattade beslut. För anskaffande af de medel, hvilka utöfver tecknadt aktiekapital kunna för utförande af jernvägsbyggnaden mellan Stockholm och Rimbo erfordras, eger bolaget att upptaga

a) antingen statslån; skolande bolaget i sy fall vara skyldigt att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets jernväg med alla dertill hörande byggnader och materiel äfvensom all bolagets öfriga egendom, med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, eller

b) lån emot utgifvande af tryckta eller graverade obligationer till nominelt belopp motsvarande högst hälften af anläggningskostnaden; åliggande bolaget att, vid upptagandet af dylikt obligationslån, fästa det vilkor, att bolaget jernväg skall utgöra säkerhet derför.

För anskaffande af de medel, hvilka sedermera i följd af utsträckning af bolagets verksamhet, blifva erforderliga, eger bolaget att, efter bolagsstämmas beslut, ytterligare utfärda obligationer mot säkerhet af inteckning i dess jernväg."

Det åligger bolaget att ställa sig till efterrättelse hvad i 21§ 1 mom. af lagen angående handelsregister, firma och prokura den 13 Juli 1887 finnes föreskrifvet. Hvilket vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Oscar

/ V. L. Groll

Rätt afskrifvet intyga:
Gösta Gille

Kontrakt

mellan Sthlm-Djursholms Jernvägsaktiebolag å ena sidan, o Sthlm-Rimbo Jernvägsaktiebolag å den andra, är denna dag följande aftal träffadt.

§ 1.

Sedan Kongl Maj:t dels d. 19 Nov 1890 beviljat Bankdirektören Palme samt Bankirerne L Fraenckel o Carl Cervin rättighet att under vissa vilkor anlägga o till allmänt begagnande mot afgift upplåta spårväg för ångkraft från Roslagstull i Sthlm till Djursholm i Danderyds s:n dels den 4 Dec 1891 ej mindre medgifvit att berörda koncession finge öfverlåtas på Sthlm-Djursholms Jernvägsaktiebolag än äfven i fråga om spårvägens anläggning meddelat vissa föreskrifter, dels ock d 14 Nov 1890 beviljat Djursholms a. b. rättighet att, sedan spårväg för ångkraft från Kohagsviken genom Djursholms villastad till Ösby å Sthlm Rimbo j blifvit färdigbyggd i enlighet med en af Ing Danielson upprättad plan densamma, efter derå verkställd besigtning till utgången af viss angifven tid till allmänt begagnande mot afgift upplåta — hvilken koncession den blifvit af Djursholms a. b. öfverlåten å Sthlm-Djursholms j a. b. samt sistberörda spårväg mellan Djursholm o Ösby blifvit vederbörligen färdigbyggd o besigtigad, öfverlåter Sthlm Djursholms j a. b. berörda koncessionar

på samt försäljer till Sthlm-Rimbo j.a.b. S. Djh j.a.b. förberörde mellan Djursholm och Ösby belägna spårväg med hvad dertill hörer såsom den mark, hvarå spårvägen enligt vederbörligen aflemnad fastställd karta är belägen, fri från alla inteckningar, byggnader, rullande materiel m.m. allt i enlighet med detta kontrakt bifogad beskrifning — mot en sammanlagd köpeskilling stor 200000 kronor, hvilka erläggas på sätt här nedan sägs.

§ 2.

Den under § 1. omförmälda köpeskilling 200000. kronor, erlägges vid tillträdet, som sker den 1 Nov 1892, medelst af S. R. j.a.b. utfärdade, i dess jernväg med förmånsrätt efter nu befintliga stats- och obligationslån intecknade obligationer, löpande med % ränta och vid liquiden beräknade efter ett pris af 100 % Obligationerna, som förses med half års räntekuponger, amorteras genom årliga utlottningar inom år, dock börjar amorteringen först 1895. Efter år 1900 må ökad utlottning af obligationerna kunna ega rum.

§ 3

S. R. J. a. b. förbinder sig att från den 1. November 1893 med 20 spårvägståg pr dag i hvardera riktningen under 12 års tid från undertecknandet af detta kontrakt anordna persontrafik samt transport af smågods emellan Djursholms villastad och Stockholms Östra station, äfvensom spårvägsförbindelse emellan dessa tåg och nedre delen af Engelbrektsgatan i enlighet med den S. R. j.a.b.

den meddelade koncessionen.

S. R. j. a. b. som äfven förbinder sig att fortast möjligt hos Kongl. Maj:t söka tillstånd, att utom jernvägsdrift för ångkraft jemväl få bedrifva elektrisk spårvägsrörelse å S. R. jernväg emellan St. Östra station och Ösby i Danderyd, samt ~~att~~ å Ösby–Djursholms jernväg äfvensom att hos Stockholms Stadsfullmäktige söka utverka det medgifvande att elektrisk drifkraft måtte få användas för spårvägstrafiken Stockholms Östra station–Humlegårdsgatan, åtager sig att sedan ifrågavarande medgifvanden erhållits, ombesörja det sådana anordningar vidtagas att samtlig här omhandlad spårvägstrafik kommer att försiggå medelst elektrisk drifkraft.

S. R. j. a. b. åligger att hafva samtliga anordningar för den elektriska spårvägsdriften å banlinien St. Östra station – Djursholm i användbart skick senast ett år efter det här ofvan omhandlade medgifvande från Kongl. Maj:t erhållits, såväl som och att, under förutsättning det Kongl. Maj:ts ifrågavarande tillstånd förut gifvits, vidtaga samma anordningar å spårvägen St. Östra station–Humlegårdsgatan inom ett år efter det Stockholms Stadsfullmäktige lemnat bifall till detsamma.

§ 4

Biljettpriser———

§ 5

Detta kontrakt är uppgjordt under förbehåll ej mindre deraf att från myndigheternas sida

ej läggas hinder för dess verkställbarhet än äfven att detsamma af Sthlm-Rimbo j.a.b. o Sthlm Djursholms j.a.b. å erforderliga stämmor godkännes, samt under förutsättning att för uti § 3 omhandlade anläggningar, erforderlig expropriation af mark m.m. nödiga penningamedel tillhandahållas S. R. j.a.b. i enlighet med ett den — detta år emellan samma bolag och kommanditbolaget Louis Fraenckel & Co upprättade kontrakt.

§ 6.

Skulle afbrott eller rubbning uti här ofvan omhandlade trafik emellan Stockholm och Djursholm komma att ega rum i följd af olyckshändelse, naturhinder, krig eller andra oförmodade omständigheter, ikläder sig S. R. j.a.b. härför intet ansvar.

§ 7.

Skulle genom St. R. j.a.b. bolagsstämmors förvållande här ifrågavarande aftal icke blifva gällande, åtager sig dock S. R. j.a.b. att, såsom nu sker och emot den ersättning som nu utgår, under ett års tid från den 1 nästa November uppehålla trafik emellan Stockholms Östra station och Djursholm.

§ 8.

Tvister — —

P. M.

Rimbo-Sunds jernvägsaktiebolag

Kostnadsförslag högst 700.000.– (incl. mark)

Aktiekapitalet minst 250.000.– : "

Följande alternativa förslag framställas:

I. Aktiekapital: 250.000 Kr. deraf Sthm-Rimbo b.t tecknar 36.000.–
Obligationslån: 450.000. Kr. 1/ säkerhet: första inteckning i jernvägen
2/ borgen af Sthm-Rimbo j. b. för annuiteten
högst 18000.–

II. Aktiekapital: 280.000, deraf Rimbobolaget tecknar 66.000.–
Obligationslån: 420.000. 1/ säkerhet inteckning i jernvägen
2/ borgen af Sthm-Rimbo b. för annuiteten
högst 4 1/4 % ~~eller~~ 17.850.–

Banan trafikeras af Sthm-Rimbo j. b. med dess egen rullande materiel. I arrendeafgift derför erläggas Kr. 18.000.– årligen, samt, så fort medeltalet af brutto-inkomsten af trafiken för samtliga de förflutna trafikåren uppgått till 90.000 Kr., dessutom för hvarje följande trafikår 60 % af det belopp, hvarmed brutto inkomsten öfverstiger 90.000 Kr.

Banans och ~~hus~~byggnadernas underhåll ombesörjes och bekostas af det trafikerande bolaget med undantag blott för skenorna, hvilkas anskaffning för utbyte sker på Sundsbolagets bekostnad. Erforderliga nybyggnader samt utvidgningar af banan påkostas af Sundsbolaget.

GB.

Anbud

Styrelsen för Stockholm-Rimbo Järnvägsaktiebolag, nedan kallad Rimbobolaget, erbjuder sig härmed att [illegible] bildas i ändamål att [illegible] exploatering [illegible] egendomarne Djursholm [illegible] och möjligen [illegible] i Danderyds socken, och detta bolag, här nedan betecknadt såsom Djursholmsbolaget, att [illegible] bekostnad anlägga [illegible] dels från Djursholm till Stocksund der den ansluter sig till den så kallade Rimbobanan, dels och genom Stockholms Östra station [illegible] till den blifvande [illegible] Stockholm [illegible] samma [illegible] och [illegible] under de [illegible] förutsättningar [illegible] det följande omnäm[illegible]:

1° Vid [illegible] att [illegible] banorna, som tillsammans [illegible] Stockholms [illegible]

att [illegible]

[illegible]

att [illegible]

[illegible]

sande af Rimbobanans kontrollant
att spåraf ståndet blifver 0,6 meter
och att skenorna, af stål, skola väga
minst 11 kilogram per meter.

2: Vid trafikerandet skola användas lokomotiv för ångkraft och stenkolseldning af för öfverbyggnaden passande vigt, äfvensom boggiepersonvagnar, hvardera rymmande omkring 50 personer.

3: Anläggningen verkställes och materielen anskaffas under Rimbobolagets kontroll, med skyldighet för Djursholmsbolaget att ställa sig de föreskrifter till efterrättelse, som i afseende härå af det förra bolaget meddelas, skolande Djursholmsbolaget betala kostnaderna för kontrollen.

Till anläggningen höra de förändringar vid Rimbobanans stationer Stockholms Östra station och Stocksund, som betingas af trafikerandet öfver stationerna äfvensom anskaffandet af tre lokomotiv och tre boggiepersonvagnar samt snöplogar och staket den mark, som behöfves för utvidgning af stationsanläggningen vid Stocksund. Kostnaderna härför tillkomma Rimbobolaget såsom underlag för det utrymme, som i och för den nya jernvägsanläggningen behöfver disponeras å Stock-

holms Östra station.

4: Trafiken, omfattande allmänt lokaltrafik, bedrifves med nio tåg per dag i hvardera riktningen emellan Engelbrektsplanen och Djursholm; skolande såsom tåg anses ett lokomotiv och en till två boggiepersonvagnar.

Tidtabellen bestämmes så, att den icke lägger hinder i vägen för Rimbobanans egna tåg och med iakttagande af, att det sista tåget för dagen utgår från Engelbrektsplanen klockan omkring 11 e.m.

Tåghastigheten mellan Engelbrektsplanen och Östra Stationen blifver högst den som vederbörande stadsmyndigheter föreskrifva, samt å öfriga bandelar omkring 25 kilometer i timmen, derest i blifvande afsyningsbetyg 30 kilometer i timmen kommer att medgifvas såsom den största tillåtna hastigheten.

Mötesspår af Djursholmståg sinsemellan anordnas icke så vida ej sådana omständigheter som bero på trafikchefens bestämmande, det föranleder, och få resande till eller från hållplatserna Ålkistan, Frescati och Experimentalfältet icke medtagas

å här ifrågavarande Djursholms-
tåg.

Skulle svårare naturhinder eller olyckshändelse nödvändiggöra inställandet af tåg, har Rimboblaget intet ansvar i följd deraf; medgifvande dock Rimbobolaget, att, derest sådant af Djursholmsbolaget ifrågasättes, den ersättningssumma; hvarom i punkt 7 här nedan förmäles, må, under här berörda förutsättning, afkortas med det belopp som kan anses motsvara kostnaden för bränsle, smörja och slitage å materielen för de sålunda inställda tågen.

5°. Djursholmsbolaget förbinder sig att icke sätta högre personbiljettpriser än:

För månadsbiljetter	75 Kr för år
" "	60 " " 9 mån.
" "	45 " " 6 "
" "	25 " " 3 "
" biljetter för enkel tur	40 öre
" biljetter " tur och retur	60 "
" familjebiljetter, gällande för 50 resor	12.50 (= 25 öre per tur);

dock att resor med sista tåget för dagen från Stockholm betalas högre än resor med de öfriga tågen sålunda, att ibund-

hafvare af månadsbiljett, familjebiljett eller tur och retur biljett bekomma ett tillägg af en polett för enkel tur, samt andra resande med berörda tåg aflemna två enkelbiljetter per person.

Familje- och månadsbiljetter, som af Djursholmsbolaget försäljas, skola, försedda med serienummer, vara häftade i bokform och perforerade så, att genom qvarvarande stam nödig kontroll kan vinnas.

6:o Rimbobolagets betjente upptaga af de resande den afgift, som i blifvande taxa kan komma att bestämmas på samma sätt, som användes vid härvarande spårvägsbolag, och aflemnas penningkassorna å Stockholms Östra station till Djursholmsbolagets ombud, som har rättighet, men ej skyldighet, att medfölja å hvart af de ofvanberörda 18 tågen.

7:o För hvarje år betalar Djursholmsbolaget till Rimbobolaget, som förbehåller sig rätt att kontrollera det förra bolagets inkomster, dels trafikkostnaden samt kostnaden för underhåll af bana och rullande materiel med tillhopa Tjugosjutusen åttahundra (27.800) kronor, som den 1:a i

[illegible] till Rimbo [illegible]
[illegible]dkassa läggas med ja eller tvåtusen trehundrasexton 2.316 kronor 67 öre, dels och genast efter det de statistiska sammandragen kunnat erhållas, en penningesumma, motsvarande den minskning i Rimbobanans inkomster af egen trafik mellan Stockholms Östra station och Stocksund samt omvändt, som kan anses blifva en följd af de här omhandlade Djursholmstågen, och hvilken summa bestämmes såsom utgörande skilnaden emellan å ena sidan, 1888 års inkomst af persontrafiken å ifrågavarande bandel — hvilken inkomst, utgörande 4247 kronor 80 öre, i jemförelse med 1887 års inkomst, utvisar en stegring af 670 kronor 35 öre — ökad med 300 kronor för hvart och ett af de närmast följande 10 åren, samt å andra sidan, det belopp, hvartill inkomsten af samma trafik enligt statistiska sammandragen för de särskilda åren uppgår; skolande för den tid efter berörda tio år, som det nu ifrågasatta aftalet gäller ersättningen utgå med samma summa för år, som utbetalades för det tionde året,
och gäller beträffande samtliga

i denna punkt omhandlade ersättningar att, troest på Djursholmsbolagets begäran tågens storlek ökas utöfver hvad i punkt 4 här ofvan angifves, också ersättningen ökas i proportion.

8: Uppställa stadsmyndigheterna särskilda vilkor och försiglighetsmått för tågens passerande genom gatorna, såsom rökförtärande eldstad eller användning af cokes i stället för stenkol, särskild bevakning på korta afstånd för hvarje tåg, ränta å medel som till äfventyrs kunna föreskrifvas att deponera vid koncessions erhållande och dylikt, så skall den sålunda uppkommande tillökning i driftkostnaden, som vid trafikberäkningen icke kunnat iakttagas, af Djursholmsbolaget särskildt betalas, liksom ock kostnaden för bevakning, der sådant kan komma att påfordras, af grindar för vägar, som framdeles möjligen blifva anlagda korsande banan i dess plan.

9: Djursholmsbolaget lemnar under den tid Rimbobolaget trafikerar dess bana, vid Djursholm och i banans närhet för jernvägsbetjeningen ~~nödiga~~ fraktlämpliga bostäder med tillhörande nöds uthus mot en ersättning af 50 kronor för hvarje rum, samt 75

10: Vill Rimbobolaget begagna materielen för andra turer, vare sig å Djursholmsbolagets eller egen bana, än dem Djursholmsbolaget begärt, är Rimbobolaget dertill berättigadt, samt eger bestämma afgiften för och uppbära inkomsten af de sålunda af Rimbobolaget anordnade tågen.

11: Rimbobolaget är berättigadt, att när som helst inom femton år från det bolaget öfvertagit trafikerandet af Djursholmsbolagets bana lösa till sig den af sistnämnda bolag gjorda jernvägsanläggning för bokförda anläggningskostnaden hvari likväl icke får inräknas ersättning för vare sig den mark, banan upptager eller uppmätning deraf, hvilande alltså marken utan ersättning vid lösningstiden till Rimbobolaget öfverlemnas.

Såsom anläggningskostnad anses med iakttagande likvisst af hvad här nedan i denna (äfvensom i följande punkter) förmäles den summa, som erhålles då till kostnaden för banans byggande och materielens anskaffande lägges

ej mindre årlig ränta å denna summa efter [illegible] procent, som Djursholmsbolaget sjelf måste erlägga för eget blifvande obligationslån, än äfven förlusten på trafiken der är, då sådan inträffar, men från densamma afräknas vinsten å trafiken, der är, då sådan uppkommer, egande Rimbobolaget rättighet att kontrollera bokföringen häraf.

Till anläggningskostnaden får deremot icke räknas vare sig Djursholmsbolagets förvaltningskostnader i och för banans tillkomst eller under byggnadstiden ej heller kostnaden för bokförare och kassör under trafiktiden.

12: Skulle, innan Rimbobolaget löser till sig jernvägsanläggningen, trafiken å densamma utveckla sig till sådan omfång, att den i punkt 3: här ofvan nämnde rullande materiel befinnes otillräcklig; må det behöfliga af dylikt, under Rimbobolagets kontroll, anskaffas på Djursholmsbolagets bekostnad och utgiften härför bokföras såsom tillägg till anläggningskostnaden, dock att kostnaden för berörda kontroll, som, i enlighet med hvad i punkt 3: här ofvan förmäles, skall af Djursholmsbolaget betalas;

icke får i anläggningskostnaden inräknas. –

13: Skulle Djursholmsbolaget företaga ändringar i banaanläggningen eller rullande materielen efter det dessa blifvit i behörig ordning ~~officiellt~~ afsynade och godkända, må sådana ändringar, om de af vederbörande myndigheter godkännas och icke förorsaka högre driftkostnader, kunna vidtagas ~~ske~~, likväl helt och hållet på Djursholmsbolagets bekostnad och utan rätt för nämnda bolag att inräkna utgifterna derför i anläggningskostnaden.

14: Derest Rimbobolaget icke inom den i punkt 11: föreskrifna tid till sig löser Djursholmsbolagets banaanläggning anses det på grundvalen af detta anbud tillkomna kontrakt hafva upphört att gälla och är Rimbobolaget pligtigt, att då aflemna bana och materiel i fullgodt skick.

15: Derest trafiken å Djursholmsbolagets bandelar kommer att upphöra i anledning af att densamma ej bär sig, skall sagda bolag om Rimbobolaget det yrkar, återställa Stockholms Östra och Stocksunds stationer i deras förutvarande skick. –

16: Detta anbud, som jemväl i

i det afseendet göres villkorligt, att detsamma förutsätter det Djursholmsbolaget utverkar vederbörande myndigheters tillstånd att få anlägga och drifva dylik jernväg för persontrafik i stadens gatudelar samt mellan Stocksund och Djursholm, anses för Stockholm-Rimbo Jernvägs-aktiebolag bindande intill sex månader från denna dag i Stockholm den

Å Styrelsens för Stockholm-Rimbo Jernvägs Aktiebolags vägnar

Till Konungen!

Copie utfärdat fastställt [illegible]

Enligt bifogade afskrifter af kontrakt mellan S. Dj. j. a. b. o. Sthm Rimbo j. b. samt transumt af protokoll öfver R. b^s o. Dj. j. a. b^s bolagsstämmor d. 4^e, 12 o. 9 sistl. Aug. framgår att S. R. j. b. blifvit egare af j. emellan Ösby o. Dj. hvarigenom Eders Kongl. Maj^t. till S. Dj. j. a. b. meddelad tillstånd att få anlägga en ny jernväg mellan Ösby vexelpl.^n vid S. R. j. o. Roslagstull i Sthm icke komma att begagnas, men hvaraf äfven synes att trafiken på Dj. kommer att förmedlas ge. Sthm-Rimbo j.

Då Eders Kgl. Maj^t. i nådig resolution af d. 19 Sept. 1890 meddelad Bankdirektören J. H. Palme samt Bankiererna L. Fraenkel o. C. Cervin tillstånd att anlägga o. för allmän trafik upplåta spårväg afsedd att trafikeras med lokomotiv o. s. k. ~~[illegible]~~ boggie vagnar fr. Roslagstull i Sthm till Djursholms villastad i Danderyd socken af Sthms län, fastades dervid det vilkor, att concessionshafvarne skulle vara pligtige underkasta sig att den meddelad concessionen blifve af Eders Kgl Maj^t återkallad derest med S. R. j. a. b^s styrelse på antaglige grunder ge. Kongl. Jernvägsstyrelsens förmedling sådana anordningar i S. R. j. kunde vidtagas i förening med anläggning af spårväg dels fr. Dj. till någon station på berörda j. och dels fr. denna j. t. någon punkt å el. i närheten af Sthms nya spårvägs a.-b^s. s. k. ringlinie i hufvudstaden o. då R. b. om uppnådd aftal med S. Dj.^s j.-a. b. likt d. 9 Jan. 1891 blifvit egare till spårvägen mellan Ösby st. å S. R. j. o. Dj.^s villastad, att af detta senare bolag inköpa nämnda spårväg ~~[illegible]~~ åtagit sig dels att att åvägabringa spårväg mellan Sthms Ö. st. o. Sthms nya spårvägs a. b^s s. k. ringlinie samt dels att efter vederbörandes medgifvande inrätta såväl nämnda bandelar som den nuvarande jernvägslinien mellan Sthm Ösby o. Ösby får elektrisk drift medelst s. k. stolpsystem o. luftledningar, hvarvid å sistnämnda hufvudspår såväl ångkraft för trafiken å Rimbobanan

i sin helhet som elektrisk kraft för lokaltrafiken mellan Sthm o. Djursh. skulle komma att användas, och då Kongl. jernvägsstyrelsen enl. skrifvelse af d. 12 sistl. Sept. till svar å styrelsens för S. R. j. b. förfrågan i ämnet, meddelar att hon finner det elektriska systemet, som det är R. b:s afsigt att begagna på det sätt här ofvan angifvet, lämpligt att utföra och att, då hennes underdåniga utlåtande infordras, tillstyrka detsamma lemna sitt förord

då får styrelsen för S. R. j. b. i underdånighet härmedelst anhålla om Eders Kongl Maj:ts Medgifvande.

dels att utom jernvägsdrift för ångkraft, jemväl å samma spår få bedrifva trafik medelst elektrisk kraft efter s. k. stolpsystem med luftledningar å Sthm Rimbo j. mellan Sthms Ö. o. Ösby samt å Ösby Djursholms jernväg;

dels att den af S. Dj. j. b. på S. R. j. b. öfverlåtna rättigheten att för all framtid för allmän trafik mot afgift få begagna j. mellan Vikvägsviken å Dj. o. Ösby st. o. S. R. j. i vederbörlig j. bekräftas;

dels att nyss nämnda j. mellan Dj. o. Ösby får införlifvas med S. R. j. att i alla hänseenden behandlas o. betraktas s. j. varande del af den sistnämnda; o. dels slutligen att S. R. j. b. erhåller rättighet att få expropriera den jord s. utöfver hvad bolaget redan disponerar kan befinnas erforderlig för anläggande af elektrisk kraftstation och anordnande af mötesspår å stationen samt i sambland med vederbörande derutom behöfligt område.

De elektriska anordningarne vid ifrågavarande trafiken tänker man sig i hufvudsak få utföra i enlighet med hvad bifogade beskrifning angifver hvilken Kongl. Jernvägsstyrelsen i åberopade skrifvelsen af d. 12 sistlidne Sept. anser lämpligt och förtjent att af henne hos Eders Kgl Maj:t förordas.

Hvad vi åsyfta vore att ~~från~~ med utgångspunkt från en så centralt belägen plats å Östermalm, som möjligt få öfver Sturegatan och Sturevägen anbringa elektrisk spårvägsförbindelse med Wärtahamnen.

~~Såsom fördelar som genom sådan trafikförbindelse skulle ernås och komma Stockholms stad till del, vilja vi:~~

~~Hvad~~ vi Det torde ligga i öppen dag att genom anordnande af en sådan snabb, tät och billig trafikförbindelse, som vårt förslag afser och som — på vad vår uppfattning är riktig — svårligen torde efter annan planläggning kunna åstadkommas, Wärtahamnen och dess betydelse för Stockholms stad måste komma i ett helt annat läge än hittills. Det förnämsta hindret för tillgodogörandet af de stora förmåner, som man med dess anläggande afsett att erbjuda den vidsträckta del af mellersta Sveriges, som i Stockholm efter gammalt och efter vår tanka alltjämt fortfarande borde hafva sin lämpligaste plats för så väl export som import varder ju härigenom undanröjdt. Vi syfta på den ~~fång~~ ~~…~~ hittills, i brist af begväm kommunikation med närmaste stadsdel *) så kännbara svårigheten, ja, nära nog omöjligheten att få lastnings och lossningsarbetare m. m. ~~erhålla~~ för rimligt pris erhålla de ~~defs~~ ovillkorligt erforderliga ~~lossnings- och lastnings-~~ arbetarkrafterna.

[m. föreslagna]

~~För~~ Att Stockholms stad må af denna trafikförbindelse [skulle] vinna ~~den största fördel så stor fördel som möjligt största möjliga fördel bord är uppenbart, en vida~~ [en omätlig så mycket] större fördel, ~~dessen utgångspunkten inom staden kunde blifva~~ ju mera central dess utgångspunkt inom densamma vore, [likasom att] ~~och att hela~~ företaget ~~innebure vida större garanti att blifva~~ för Rimbo ~~jernvägsbolag~~ en stor garanti för att de ifrågavarande företaget på Rimbobanan blefve rentabel, det ligger ju på öppen dag. Då, ~~såsom~~ för så vidt denna vår uppfattning är riktig, ~~vårt~~ vårt intresse [åtminstone i denna fråga hanspm] ~~alldeles~~ icke skiljer sig från Sthms stads, våga vi härmed vördsamt fatta i fråga, ~~hvad~~ — hvad vi för öfrigt för hela ~~Klarons~~ planens realiserande tänka oss såsom ~~nödvändigt~~ för oss.

---

6) ~~Att~~ Värta hamnen efter utfyllningen [~~så väl för export som import~~] kunde påräkna en vida rikligare användning, så väl för import som export, derest ~~den fullständiga brist på der Arbetare~~ svårigheten att [på platsen] ~~der~~ få arbetare i tillräckligt antal och mot skäligt pris, hvilken föregående hit ~~nu är mycket~~ hittills så godt som omöjliggjort ~~hamnens~~ [kajernas] rikligare användning [för export] ~~för exportplatser exporthamn~~, enär hvarken bostäder [för arbetare der] ~~på platsen~~ funnits, ej heller [mycket] snabb och billig kommunikation med närmaste delen af hufvudstaden ~~förefunnits~~. hittills ~~kunnat~~ blifvit anordnad.

~~Vårt förslag~~ Det förslag, vi m/ vördsamt hos Stadsfullmäktige framställa, är att i den genom m/ af Stadsfullmäktige anlagda, Sthms stad tillhöriga väg, som ~~från~~ 2. Sturegatans förlängning utgår till Wärtahamnen, † nedlägga på Sturegatans hörn ~~ett par~~ räls för elektrisk spårväg ~~med tillhörande stolpledning~~ och uppsätta stolpar för den elektriska kraftledningen samt att få med ~~lätta vagnar därför~~ för denna trafik särskildt ~~konst~~ lämpade vagnar dasom vi beräkna af ganska lätt konstruktion ~~…~~ mot ~~billig fraktaxa~~ låg afgift ~~underhålla~~ en tät och snabb för personer afsedd förbindelse mellan Wärtahamnen och en ~~helst~~ så centralt belägen ~~slutpun~~ ändpunkt inom staden som möjligt.

† Kanske lämpligast nordvestra vägkanten

Såsom fördelar, hvilka ~~enligt genom de~~ genom ~~denna~~ trafikförbindelse ~~staden~~ efter ~~detta~~ plan skulle tillkomma Sthms stad, anse vi oss att räkna:

1/ att, ~~denna fot trafik redan ganska få månader efter det att staden gifvit bif~~ enär någon koncession från regeringens sida icke härför erfordrades, — ~~hvaraf ju alltid~~ något som ju alltid påfordrad lång tidsutdrägt och kunde, ~~vålla~~ om ej rent af förhindra, dock i följd af den ~~…~~ omständighet, att sådana frågors behandling alltid mer eller mindre …, högst betydligt fördröja ~~realiser~~ planens realiserande — denna trafik redan ganska få månader efter det Stadsfullmäktige bifallit densamma kunde åvägabringas.

2/ att trafiken eller spårdriften kunde blifva huru tät som helst, ~~enär efter~~ allt efter ~~som~~ hvad behofvet visar sig kräfva;

3/ att ~~Afgiften taxan~~ biljettpriser bör ~~af~~ oss kunna sättas lägre än efter hvilket annat förslag som helst;

Detta måste ~~ramt~~ ju naturligtvis alltid stå i något † förhållande dels till anläggningskostnaden dels ock till den ~~ökade~~ årliga trafikkostnaden. Derest nu å ena sidan inga expropriationer, ~~behöfde~~ och inga dyrbara inköp af stadsfastigheter behöfde ifrågakomma, dels ej heller någon synnerligt stor tillökning i kraftproduktionen nödvändiggjordes, eftersom den ~~vi redan~~ ~~vid vår kraftstation vid Stakemand producerar elektrisk kraft, som~~ produktion af elektrisk kraft, som redan inne i egen vars rum, ~~torde icke[illegible]~~ icke ju särdeles mycket torde behöfva ökas, om än ~~några~~ ny ackumulationsstation behöfve vid Wärtahamnen erfordras — så hafva vi ansett oss ~~kalla~~ bättre än hvarje annan påtänkt anläggning kunna tillmötesgå ~~stadsfullmäktiges~~ de önskningar i afseende å ~~personafgift~~ taxa på persontrafik, som stadsfullmäktige person ~~lämpliga~~ hållit, hvilka efter vår mening kanske lämpligen bestämmas på det sätt att de under de första trenne ~~år af~~ trafikåren utgingo efter ett något högre belopp, men derefter nedsattes till ~~10 öre~~ ett lägre, samt att ~~för~~ för arbetsfolk under ~~morgon och aften~~ ~~de~~ tidiga morgontimmarne samt under aften ~~ett~~ särdeles billigt pris medgåfves.

† inga synnerliga kost- samme anläggningen

4/ ~~att några [illegible]~~ [illegible] denna trafik icke behöfde [illegible]

5/ ~~att det högsta betydliga kostnader, staden redan nedlagt på att åstadkomma förbindelse med Wärtahamnen, verkligen blefve~~ ~~deri~~ ~~Kostsamma~~ väg, ~~som~~ med stora påkostnader anlagda vägen till Wärtahamnen och som hittills kommit att så föga användas, verkligen blefve för det med påkostnaderna åsyftade ändamålet nu kan man använd. ~~och~~

dessutom kostsamma expropiationer kunde undvikas och vi genom sammanbindning med Östra stationen sattes i tillfälle att stödja oss på de resurser, vi redan der ega såsom reparationsverkstad, vagnbodar, förrådshus m. m.
Färre nybyggnader blefve derigenom erforderliga och vår dåvarande befintliga rullande materiel kunde såsom reserv vara att disponera vid tillfällig starkare tillströmning af trafikanter eller uppkommande bristfällighet i den dagligen i gång varande rullande materielen. Jemväl den dagliga driftkostnaden torde för vårt bolag

i viss mån kunna komma att ställa sig lägre i följd deraf, att det öfverskott af elektrisk kraft som redan nu dag för dag vid vår kraftstation vid Storkissand produceras kunde komma i användning för driften å de mindre trafikerade linierna.

Styrelsen har tänkt sig att en sådan anordning skulle kunna vidtagas, att under vissa tider på morgonen och aftonen särskilda för arbetare afsedda turer mot en särdeles låg afgift insattes. / derföre

Enligt styrelsens åsigt skulle genom att detta förslag bringas i verkställighet det förnämsta hindret

697.92
1395.84

Det förslag, styrelsen ~~profsat lämpligast~~ ~~och för hvilket b redan af för af~~ ~~vårt bolagsstämma d. 20 Maj antog~~ ansett ur ~~såväl staden~~ Sthms stads som Sthm Rimbo jernvägsbolags synpunkt lämpligast

ur de olika synpunkter och intressen, som här ~~äro engagerade bör icke~~ äro att iakttaga,

Ibland de ~~olika~~ flere olika förslag, som i ~~inom styrelsen profvats och~~ blifvit framstälda och inom styrelsen upptagits till pröfning, i syfte att med utgångspunkt från en så centralt belägen plats å Östermalm som möjligt i ~~[illegible] fram~~ och med begagnande af Sturevägen anordna elektrisk spårvägsförbindelse med Värtahamnen, har det förslag, hvarför ~~som inom~~ ~~[illegible]~~ i v. Vidfogade beskrifning ~~[illegible]~~ närmare redogörs, ~~följande förslag~~ ur de olika synpunkter och intressen som här ~~[illegible]~~ måste iakttagas, ~~[illegible]~~ af styrelsen ansetts ~~[illegible]~~ afgjordt ~~[illegible]~~ företrädet och afser

Ehuru styrelsen, som vid den tiden var i färd med att understödja realiserandet af åtskilliga andra jernvägsplaner af betydelse för Stockholm–Rimbo jernvägsbolag, till följd häraf fann sig nödsakad att å den gjorda framställningen gifva ett, hvad då innevarande tidpunkt vidkommer, afböjande svar, har styrelsen likväl icke lemnat ur sigte att en gång tillmötesgå de till oss å Stockholms stads vägnar framstälda förslagen och anordna den för staden så vigtiga trafikleden, och sedan styrelsen numera fått elektrisk spårvägsdrift i gång mellan staden och Djursholm (i verksamhet) den dervid vunna erfarenheten gifvit styrelsen den öfvertygelsen, att samma spårvägsanordning borde särdeles väl och i sjelfva verket ännu bättre lämpa sig för trafikleden Värtahamnen–Östermalm, dels att lämpligheten med gienliga lutningsförhållanden kunna för sådan trafik uppskattas, får styrelsen härmed vördsamt hos stadsfullmäktige framställa förslag i samma sak.

Till en början må emellertid

4/ att å de ställen, som stadsfullmäktige finna lämpliga, erhålla plats å oss upplåten för uppförande af de för denna spårvägsdrift erforderliga byggnader: ett mindre stationshus med nödiga uthus samt bod för placerande af ackumulatorsbatteri

5/ att vid Walhallavägen för Stugan ... närmaste station

anbringa spår och kraftledning för elektrisk spårväg

att för sammanbindning med vår ... station få jernväg

6/ att med elektricitet som drifkraft få mot fastställd taxa anordna regelbunden trafik mellan ändpunkterna vid Nybroviken och Wärtan, samt

7/ att sedermera få från Engelbrektsgatan till Styregatan öfverflytta den till Engelbrektsgatan nu förlagda från Djursholm ingående trafikledeon.

Ni på sätt de bilagda ritningarna gifva vid handen, blefve Näre nog oundgängligt att, då spårvägen närmade sig Sturevägens ändpunkt på ett mindre stycke öfverskrida staten tillhörig mark, för hvars förvärfvande, efter vår åsigt, ganska stor svårighet skulle för oss uppstå, våga vi — för så vidt vår uppfattning att ett verkligt och stort intresse förefinns för Stockholm att erhålla denna trafikled åvisa ... utgör —

Temellertid

8/ ... anhålla att Stockholms stad som redan disponerar öfver ... de på ritningen med A och B. betecknade ... kongl. staten ... förskaffa sig dispositionsrätt till ...

Ymer.

Såsom synes å ritningarne skulle den till Wärtahamnen ledande spårvägen anläggas i den nyanlagda vägen från Sturegatan till den punkt, der denna väg afviker åt höger ~~(i riktning mot statens jernvägsstation)~~ och vidare ~~i rak riktning~~ med bibehållande af samma raka riktning som förut fortskrida till landfästet för Lidingöbro, samt komme sålunda att å den korta sträckan från berörda punkt till den från Lidingöbro kommande körvägen ~~gå öfver en liten del~~ någon mindre del af Kongl. Djurgårdens område, hvaröfver staden icke f. n. torde hafva dispositionsrätt. Styrelsen, som finner det vida lättare för staden än för jernvägsbolaget att utverka nådigt tillstånd till väganläggning å ~~detta~~ denna sträcka vågar fördenskull och med hänsyn till de stora fördelar, som

Innan vi här ~~vårt~~ framlägga förslag och den anhållan i följd deraf till välja hos stadsfullmäktige g-
torde ~~det medgifvas oss~~ det vara på sin plats att ~~påpeka~~ framställa de betydelsefullaste ~~några~~ af de skäl, som fört oss till den öfvertygelse, att ~~vår~~ vårt bolag med ~~elektricitet såsom drifkraft~~ ~~var i tillfälle att af den~~ den drifkraft, hvaröfver vi disponera, ~~bättre än~~ under förhanden-varande förhållanden bättre än någon annan ~~bör~~ kunna ~~uppfylla de~~ motsvara de krav som ~~i ofvangifna~~ ~~trafiked~~ trafikled rimligtvis kan komma att ställas.

6.

4º/ att å de ställen i Wärtahamnens närhet, som Stadsfullmäktige finna lämpliga, erhålla plats oss upplåten för uppförande af de för denna spårvägsdrift erforderliga byggnader nämligen ett mindre stationshus, bostad för betjente samt bod för placering af ackumulatorsbatteri;

5º/ att för sammanbindning med Rimbo-banans hufvudstation få jemväl i Walhallavägen från Sturegatan till Östra stationen anbringa spår och kraftledning för elektrisk spårväg;

6º/ att med elektricitet som drifkraft få mot vederbörligen faststäld låg taxa och med iakttagande af alla de försigtighetsmått, som af Stadsfullmäktige blifva oss föreskrifna, anordna regelbunden trafik mellan spårvägens ändpunkter vid stranden i Nybroviken och Wärtahamnen; samt

7º/ att sedermera få från Engelbrektsgatan till Sturegatan öfverflytta den till Engelbrektsgatan nu förlagda från Djursholm ingående trafikleden.

Fortsättning se Lit. B

Enär det emellertid, på sätt de bilagda ritningarne gifva vid handen, blefve nära nog oundgängligt att, då spårvägen närmade sig Sturevägens ändpunkt mot Wärtahamnsområdet, på ett mindre stycke öfverskrida en till Kongl. Djurgårdens Norra del hörande mark, † för hvars förvärfvande efter vår åsigt ganska stor svårighet skulle för oss uppstå, våga vi – för så vidt vår uppfattning är riktig, att ett verkligt och stort intresse förefinnes för Stockholms stad att erhålla denna trafikled åvägabragt till söder/nordsammest anhålla att Stadsfullmäktige, som redan disponera öfver de på ritningarne med ... betecknade vägsträckorne ville hos Kongl. Maj:t förskaffa sig dispositionsrätt till en sammanbindning dem emellan och derefter medgifva oss tillstånd i denna sammanbindningssträcka anordna spårväg.

Stockholm den Maj 1896.

† hvartill staden icke f. n. torde ega dispositionsrätt, men det för vårt bolag torde möta särdeles stora svårigheter att förvärfva; sådan deremot icke få för staden, som härvid blott på genaste väg sammanbinda Sturevägen med stadens område å ena sidan och med Kervägen till Lidingö vägen å andra. Slutligen anhålla att St. ville hos Kongl. Maj:t utverka sig dispositionsrätt till ifrågavarande sammanbindningssträcka och sedan medgifva oss tillstånd att i densamma anordna spårväg.

~~Efter beslut af~~ [Genom] stadsfullmäktiges [försorg] har vi ej länge sedan en bred, präktig väg blifvit anlagd, hvilken i Sturegatans förlängning utgår från Walhallavägen rätt ned till Wärtahamnen och hvarigenom staden i sjelfva verket redan erhållit en särdeles rak och gin förbindelse med sin dyrbara uthamn.

Förefintligheten af denna goda väg har ju emellertid ändå hittills icke kunnat framkalla någon lifligare trafik. Hvad som saknats ligger i öppen dag: anordning för snabb och prisbillig ~~resa~~ fortskaffning på denna väg mellan hamnen och någon lämplig, i någon mån centralt belägen del af staden. En brist att fylla förefinnes således och det är härtill vi hos stadsfullmäktige vilja erbjuda oss och utbedja oss tillstånd.

Se 4.

No 5 ¶ ~~Vår vördsamma anhållan är sålunda~~:

[¶ I öfverensstämmelse med hvad bilagda ritningar med dertill hörande beskrifning närmare angifva anhålla vi sålunda vördsamt:]

1°/ att i nyss berörda, Stockholms stad tillhöriga väg till Wärtahamnen få – såsom det synts oss lämpligast – utefter norra vägkanten nedlägga på sleepers hvilande dubbelräls för elektrisk spårväg och uppsätta stolpar för den erforderliga elektriska kraftledningen;

2°/ att för erhållande af lämplig central utgångspunkt för denna spårväg få i Sture- och Birger Jarls gatorna med samma spårläggning och kraftledning nedgå till ~~Nybroviken den~~ [någon] punkt vid Nybroviken eller ~~till~~ annan plats, som stadsfullmäktige behagade bestämma;

[~~på sätt bilagda af Löjtnant Aichen upprättade ritningar utvisa~~]

3°/ att för denna spårvägs linies nedförande till lämplig ändpunkt vid Wärtahamnen få öfver den staden tillhöriga marken framgå till närheten af Lidingöbro

Till Herrar Stadsfullmäktige för Stockholms stad.

Enär styrelsens för Stockholm–Rimbo-jernvägsaktiebolag uppmärksamhet blifvit väckt på det stora behof, som för Stockholms stad förefinnes, att, ju förr dess hellre, erhålla en snabb, tät, för persontrafik mot låg afgift afsedd förbindelse mellan Stockholms stad och dess uthamn: Värtahamnen, och då styrelsen hyser den öfvertygelse, att det bolag, hon representerar, för närvarande skulle kunna utan synnerligt stora svårigheter inom en ganska kort tid på ett för staden och trafikanterna beqvämt sätt anordna den önskade trafikförbindelsen, får styrelsen härmed vördsamt hos stadsfullmäktige göra framställning och afgifva förslag i ämnet.

Till Stadsfullmäktige i Stockholm.

~~Bedan~~ Enär Styrelsens för Sthm–Rimbo järnvägsaktiebolag uppmärksamhet blifvit väckt på det stora behof ~~af en snabb och föga kostsam trafikförbindelse mellan Stock lämplig, helst ej alltför som Stockholms stad och dess uthamn: Wärtahamnen~~ som för Stockholms stad förefinnes, att, ~~om~~ för dess heller, erhålla en snabb, ~~och till helst lika föga kostsam~~, för persontrafik med låg afgift afsedd förbindelse medan Stockholms stad och dess uthamn: Wärtahamnen, och då Styrelsen hyser den öfvertygelsen, att ~~det~~ det bolag, hon representerar, för närvarande skulle ~~lättare~~ kunna ~~och billigare, än~~ utan synnerligt stora svårigheter ~~eller på kostnad~~ på kostnader ~~och utan lar~~ inom en ganska kort tid ~~anordna~~ på ett för staden och trafikanterna beqvämt sätt anordna den önskade trafikförbindelsen, ~~beder styrelsen~~ får styrelsen härmed vördsamt hos Stadsfullmäktige ~~framställa förslag att~~ göra framställning och afgifva ~~alternativa~~ förslag i ämnet.

~~Då Stadsfullmäktige ... i alla afseenden fördelaktigt~~

~~Enklaste sättet att åstadkomma~~ ~~Såsom det enklaste sättet att åstadkomma den trafikförbindelse, här afses, har det~~

~~Bedan Stadsfullmäktige med~~

Ibland de olika förslag för åstadkommande af ~~de~~ förbindelsen i fråga, som ~~hos styrelsen framkommit kastats, trer de synts henne ... enklast och med Stadsfullmäktiges egendom ... i dessa dagar ... framställts~~ och ~~delvis~~ med ... intresse omfattats, har det synts styrelsen

~~Vårt förslag vore att i den af stadsfullmäktige nyligen anlagda, Stockholms stad tillhöriga väg, som breda, präktiga väg, som efter beslut af stadsfullmäktige nyligen blifvit anlagd och hvilken i sjelfva~~

Efter beslut af stadsfullmäktige har ju ej långesedan en bred, präktig väg blifvit anlagd, hvilken i Sture-gatans förlängning utgår från Walhallavägen i rätt ned till Wärtahamn och hvarigenom staden i sjelfva verket sedan erhållit ~~verkligen utgår~~ en särdeles rak och god förbindelse med ~~Wärtahamn~~ sin dyrbara uthamn. ~~Denna väg synes~~

~~Vårt förslag vore att det, att~~

~~emellertid hittills icke kommit till någon större~~ användning.

~~Någon framkomst~~ Förefintligheten af denna goda väg har ju emellertid ända hittills icke kunnat framkalla någon lifligare trafik. Hvad som saknats ligger i öppen dag: anordning för snabb och prisbillig resa ~~mellan~~ på denna väg mellan hamnen och ~~staden någon lämplig punkt helst i någon mån centralt belägen punkt i det af staden af dess~~ närmaste ~~Norra~~ ~~Staddelen.~~

någon lämplig, i någon mån centralt belägen ~~punkt~~ del af staden. ~~Det är detta komplement som vi med vårt förslag afse att lemna.~~ En brist att fylla förfinnes således, ~~och~~ det är ~~denna~~ hvartill, vi hos Stadsfullmäktige vilja erbjuda oss och utbedja oss tillstånd. — Vår anhållan

Den anhållan, vi sålunda härmed hos stads-
fullmäktige vilja göra, är att i den af Stockholms
stad tillhöriga vägen till Wärtahamn få – kanske
lämpligast utefter norra vägkanten / ned-
lägga på sleepers hvilande räls för elektrisk
spårväg och uppsätta stolpar för den erforderliga
elektriska kraftledningen

att för å ena sidan erhållande af lämplig central utgångspunkt
för denna spårväg få i Sture- och Birger Jarls-
gatorna med samma spårläggning
och kraftledning gå ned till den punkt vid
Nybroviken, eller annan tjenlig plats som stads fullmäktige behagade be-
stämma

att å den andra för denna spårvägslinies
nedförande till lämplig ändpunkt vid Wärtan att få öfver den staden tillhöriga
marken framgå till närheten af Lidingöbro

samt att å ställen, som stadsfullmäktige finna
lämpliga, erhålla plats och upplåten för
uppförandet af de för denna spårvägsdrift erforderliga byggnader:
ett mindre stationshus, bostäder för betjente, bod för
placerandet af accumulator m.m.

att i Walhalla-vägen få ifrån nämnda Sturväg
nedlägga enkelt spår för sammanbindande af
Wärta-spårvägen med Östra Stationen

Slutligen att med elektricitet som dragkraft få
mot af Stadsfullmäktige faststäld taxa
anordna regelbunden trafik mellan
spårens ändpunkter vid
Nybroviken och Wärtahamnen samt att sedermera
få från Engelbrektsgatan till Sturegatan spår
flytta den till Engelbrektsgatan när förhållandena från
Djursholm ingående trafikleden

~~att man får Wårtahamnen ofördelaktigt komma till en vida riktigare användning (så väl för export som import) hvarför för dess (för dess användning, dess före) det förnämsta svårigheten hindret derför, [illegible] nämligen ... vi syfte på den nu ... vi syfte på den nuvarande så kännbara svårigheten af näst nog omöjligheten att ~~erhålla~~ på [illegible] erhålla nödiga arbetare ~~att de får~~~~

~~I i brist af snabb och billig kommunikation med närmaste del af hufvudstaden, som man nu ...~~

2/

att ~~det~~ genom den an

Det ~~torde~~ ligger i öppen dag att genom anordnande af en ~~god~~ säker snabb, tät och billig trafikförbindelse, som ~~enligt vårt förslag~~ såvidt vi uppfattning är riktig / svårligen torde efter annan planläggning kunna åstadkommas, Wårtahamnen ~~måste~~ och dess betydelse för Sthlms stad måste komma i ett helt annat ~~läge~~ ändläge. Det förnämsta hindret för ~~begynnande~~ tillgodogörande af de stora förmåner, ~~denna som för mellanhandeln så väl export som import erbjuder~~ som med dess anläggande afsetts att erbjuda ~~den stora~~ vidsträckta del af mellersta Sverige, som i Stockholm ~~bör finna~~ efter gemensamt ... sin lämpligaste ~~[illegible]~~ handelsplats för så väl export som import, ~~[illegible]~~ warder ju härigenom undanröjdt. Vi syfta på svårigheten den hittills ~~på~~ i brist af ~~tät~~ beqväm kommunikation med närmaste stadsdel — så kännbara olägenheten ja, näst nog ~~omöjligt~~ omöjligheten att för ~~erforderliga~~ lossnings- och lastnings-arbeten m. m. erhålla de ovilkorligt ~~erforderliga nödiga~~ erforderliga ~~de~~ arbetare krafter, att dessutom ~~fast~~ personligt öfvervakande af alla de ~~[illegible]~~ transaktioner, som ~~den~~ export o import handeln gör nödvändiga härigenom fått ... stöd handelns möjliggjorts

som vårt förslag afser och

efter min tanke

personligt

Ny inledning:

Med anledning af det utlåtandet af den år af Stadsfullmäktige nedsatta komitén för afgifvande af förslag till åtgärder till afhjelpande af förefintliga brister i afseende å anordningarne vid Värtahamnen, had Rimbobanans styrelse år 1894 från Öfverståthållareembetet i Stockholm emottaga en skrifvelse med förfrågan huru vida vårt bolag kunde vara villigt åtaga sig att genom utvidgande af vårt spårvägsnät åstadkomma den förbindelse med Värtahamnen, som nu saknas.

Upptagne, som vi då voro, med utförande af arbeten till uppfyllande af förpligtelser i afseende å trafikförbindelse med Djursholm, funno vi oss hvarför en hel del svårigheter, som fordrade sin tid att öfvervinna, och hvilkas öfvervinnande då ännu icke kunde anses betryggad, funno vi oss vid den ifrågavarande tidpunkten icke i tillfälle att, så gerna vi eljest kunde vilja det, med särskild hänsyn till det uppenbara gagn för det allmänna nämnda trafikförbindelse borde medföra, gå den framställda förfrågan gifva annat än det att vi för den då innevarande tid betraffande, afböjande svar, i förhoppning dock att framdeles kunna upptaga och tillmötesgå de framställda önskningarna.

Sedan det nu mera lyckats oss att få trafiken på Djursholm i fullständig gång efter de förpligtelser vi åtagit oss, om än, med afseende å den [illegible] växande trafiken, vi fortfarande hafva åtskilliga högst betydande utvidgningar och förbättringar att utföra, hafva vi emellertid till förnyad pröfning upptagit det af Öfverståthållareembetet oss framställda förslaget och beslutit oss för att hos Stadsfullmäktige i ärendet göra framställning.

De förslag till åstadkommande af förbindelser i fråga, som eljes i närvarande tid planlagts, hafva, så vidt de kommit till styrelsens kännedom, åsyftat företag af ganska storslagen art, det medgifves villigt, men hvilkas genomförande ej dess mindre redan inom den egentliga staden torde genom deras ingripande och djerfva beskaffenhet på många håll väcka mycket stora betänkligheter och jemväl beträffande det hufvudstadens stadsplan icke tillhörande området möta ej lätt öfvervinneliga svårigheter framförallt i afseende å rättigheten till expropiation, enär det här skulle gälla en staten tillhörig mark, som redan är på alldeles särskildt sätt ~~eller~~ för ett alldeles särskildt ändamål disponerad (Kungsgården, Ladugårdsgärdet). Huru dermed än må blifva, torde, ~~åstadkommandet af~~ äfven om framgång omsider ernåddes för någon plan af nu antydda art, ~~kommun~~ den åsyftade kommunikationen med Wärtahamnen icke rimligen kunna komma tillstånd förrän efter en ganska lång tids förlopp.

Samtliga dessa betänkligheter, svårigheter eller olägenheter undvikas eller bortfalla efter vår mening vid det förslag, som vi nu gå att underställa ~~till~~ stadsfullmäktiges pröfning, hvarförutom detta förslag synes oss bereda den ifrågavarande samfärdseln åtskilliga andra fördelar, som näppeligen torde kunna vinnas enligt andra nu förberedda projekt.

K O N T R A K T

Mellan Stockholm-Rimbo Jernvägsaktiebolag,å ena,samt Djursholms Aktiebolag, å andra sidan är träffadt följande aftal:

§ 1.

Stockholm Rimbo jernvägsaktiebolag,som genom kontrakt den 4 Aug.1892 med Stockholm- Djursholms jernvägsaktiebolag, hvars rättigheter och skyldigheter numera öfvertagits af Djursholms Aktiebolag, inköpt jernvägen emellan Ösby station och Kohagsviken å Djursholm med allt hvad dertill hörde mot vissa i kontraktet närmare angifna vilkor,förbinder sig härmed att anlägga och trafikera jernväg,i likhet med nämnda jernväg,med läge och riktning som å vidfogade af Löjtnanten L.V.Ståhle uppgjorda karta utmärkts,ej mindre från Kohagsviken eller Djursholms nuvarande ändstation till närheten af Svalnäs gård och vidare derifrån till Altorp, Mjölnartorp, Östberga, Gärdestorp och Grindstugan vid landsvägen mellan Stockholm och Djursholm, än äfven från Grindstugan, dels till nuvarande hållplatser Sveavägen vid jernvägslinien Ösby- Djursholm, dels ock öfver Stockby egor till Stocksund, i enlighet med derom inlemnad underdånig ansökan om koncession.

§ 2.

För anläggande och trafikerande af ifrågavarande jernvägslinien förbinder sig Djursholms Aktiebolag att kostnadsfritt till jernvägsbolaget med full eganderätt, fritt från inteckningar,af jorden inom Djursholms område, eller marken norr om Stockby egor, | med undantag af tomt N:o 3 i qvarteret Idun | öfverlemna hvad som kan erfordras för jernvägsföretaget i dess helhet, dervid hela den nya banans bredd beräknas tillräcklig för anläggning af dubbla spår, ifall detta i framtiden skulle blifva erforderligt. Utom hvad sålunda erfordras för sjelfva banan, beräknas åtgå för Djursholms blifvande ändstation, station vid Grindstugan, nödiga hållplatser, elektriska kraftstationer, vägportar och öfriga för jernvägens skötsel nödiga byggnader, tillsammans omkring 15.000-

qvadratmeter. Öfver den för jernvägsföretaget erforderliga mark skall Stockholm- Rimbo jernvägsaktiebolag låta upprätta karta, som underställes Djursholms Aktiebolags godkännande, hvarefter Djursholms Aktiebolag ombesörjer afsöndringen.

§ 3.

Derest hinder skulle möta för jernvägsaktiebolaget att inom tre år från detta kontrakts underskrifvande på antagliga vilkor få för jernvägsföretaget förfoga öfver erforderlig mark af Stockby egor, har jernvägsbolaget rätt att sålunda ändra jernvägslinien från Kohagsviken, att densamma från Gärdestorp framdrages till Ösby på sätt jemväl å vidfogade karta finnes utmärkt, så att den nuvarande jernvägen från Ösby till Kohagsviken kommer att med den nya linien från Kohagsviken till Ösby bilda en ringlinie, skolande i nu omhandlade fall Djursholms Aktiebolag med enahanda rätt, som i näst föregående paragraf säges, öfverlemna all för den nya jernvägsanläggningen erforderlig mark, hvaraf framgår att Djursholms Aktiebolag i denna händelse icke har någon skyldighet att till Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag fritt öfverlemna mark söder om nuvarande jernvägslinie från Ösby till Sveavägens hållplats.

§ 4.

Jernvägsbolaget skall, så snart detta kontrakt blifvit af de i paragraf 8 omförmälda bolagsstämmor godkändt, gå i författning om anläggandet af jernvägssträckan från Djursholms nuvarande ändstation eller Kohagsviken till närheten af Svalnäs eller Djursholms blifvande ändstation, hvilket arbete skall så bedrifvas, att jernvägen å nämnda sträcka varder, så vidt arbetet ej fördröjes af naturhinder, olyckshändelse eller annan anledning, som jernvägsbolaget ej kunnat förekomma eller inom sagda tid undanrödja, färdigbyggd inom detta års utgång; och åligger det jernvägsbolaget att under 1899 med minst fyra tåg dagligen i hvardera riktningen trafikera denna del till den 1 Oktober 1899, hvarefter densamma skall trafikeras med minst sexton tåg i hvardera riktningen till den 1 Juni 1901, hvarefter trafikeras med minst tjugu tåg i hvardera riktningen, intill dess hela de i 1:ste el-

ler 3:dje paragrafen omförmälda jernvägslinier varda färdiga, hvarefter denna jernväg |Ringlinien i sin helhet| trafikeras med samma antal tåg som linien Djursholm- Stockholm.

§ 5.

Det åligger Djursholms Aktiebolag att utmed den utstakade jernvägslinien från Djursholms blifvande ändstation till Grindstugan eller Ösby indela och anordna sin der belägna mark till byggnadstomter med vägar till blifvande hållplatser vid jernvägen; och skall, sedan Djursholms Aktiebolag med förda räkenskaper visat sig hafva utfört sådant arbete,för en kostnad af minst femtiotusen kronor,till hvilken kostnad äfven må få räknas allt hvad som har utgifvits för planeringar, väganläggningar,elektrisk belysning, kloak-och vattenledningar med mera dylikt för ifrågavarande tomter, jernvägsbolaget omedelbart efter anmaning af Djursholms Aktiebolag, dock icke före 1903 års ingång, fortsätta jernvägsanläggningen, så att hela den ifrågavarande jernvägen varder inom ett år, efter det sådan anmaning skett, terasserad och inom ytterligare ett år öppnad för trafik med samma antal tåg som den äldre bandelen; jernvägsbolaget likväl obetaget att när som helst efter det kontraktet blifvit af vederbörande bolagsstämmor godkändt, utföra jernvägsanläggningarna.

§ 6.

Derest ifrågavarande jernvägsanläggningar komma till utförande på sätt i paragraf 1 omförmälas, varder jernvägsbolaget, så snart de nya jernvägslinierna i sin helhet trafikeras,befriadt från sin i förberörda kontrakt af den 4 Aug. 1892 åliggande skyldighet att trafikera den nuvarande linien emellan Ösby och Sveavägen, och afstår jernvägsbolaget då till Djursholms Aktiebolag den mark, som för närvarande upptages af jernvägssträckan från sistnämnda väg till den punkt,hvarest den ifrågasatta linien mellan Gärdestorp och Grindstugan samt den nuvarande jernvägen skära hvarandra, i utbyte mot den i § 2 jernvägsbolaget tillförsäkrade mark; hvaremot den nuvarande jernvägen från nämnda punkt

till Ösby skall qvarblifva och med den nya linien förenas, för att möjliggöra framförande af godståg, direkt från Ösby till villastaden.

§ 7.

Enligt merberörda kontrakt af den 4 Aug. 1892 har jernvägsbolaget skyldighet att under 13 år, räknade från kontraktets dag, med minst 20 tåg dagligen i hvardera riktningen trafikera den nuvarande jernvägen från Stockholm till Djursholms villastad, och att under samma tid ombesörja personbefordran emellan Stockholm och Djursholm mot pris af:

75	kronor	för	månadsbiljett,	gällande	1 år
60	"	"	"	"	9 månader
45	"	"	"	"	6 "
25	"	"	"	"	3 "

40 öre för enkel biljett, 60 öre för tur- och returbiljett, samt 12 kronor 50 öre för familjebiljett, gällande 50 resor, och derjemte för s.k. lokaltrafiken inom villastaden 10 öre för hvarje resa, hvarjemte är stadgadt, att innehafvare af års- månads- och familjebiljetter, gällande för resor mellan Stockholm och Djursholm, ej äro skyldiga erlägga särskild afgift för spårvagnsbefordran mellan Östra station och Engelbrektsgatan; och förbinder sig jemväl jernvägsbolaget att, sedan de nya jernvägslinierna blifvit öppnade för allmän trafik, intill den 1 Januari 1911 trafikera jernvägen i sin helhet med minst 20 tåg i hvardera riktningen samt med de här ofvan angifna bestämmelser rörande biljettpris emellan Stockholm och Djursholms villastad, hvilka bestämmelser äfven skola oförändrade gälla för de nya delarne af jernvägslinien; dock att Stockholm- Rimbo jernvägsaktiebolag, i händelse en konkurrerande jernväg skulle komma att trafikera linien Djursholms villastad - Stockholm, förbehåller sig att efter utgången af kontraktet af den 4 Aug. 1892 icke vara bunden ifråga om det antal tåg hvarmed trafiken dagligen skall uppehållas.

Den i paragraf 5 enligt berörda kontrakt af 4 Aug. 1892 gjor

da bestämmelsen rörande utlemnande af års-, månads- och familjebiljetter, gällande mellan Stocksund- Stockholm, förfaller från den dag detta kontrakt blifvit af vederbörande bolagsstämmor godkändt, hvaremot priserna å samtliga biljetter mellan sistnämnda platser, för den tid detta kontrakt afser, icke må sättas lägre än de från Djursholm- Stockholm gällande.

§ 8.

Detta kontrakt, hvaraf två exemplar äro upprättade samt emellan Styrelsen för Stockholm- Rimbo jernvägsaktiebolag och Styrelsen för Djursholms Aktiebolag vexlade, skall, för att vara gällande, godkännas ej mindre af bolagsstämma med delegarne i sistnämnda bolag före den 14 nästkommande Mars än äfven af en extra och innevarande års ordinarie bolagsstämma med delegarne i jernvägsbolaget; hvars Styrelse för ty skall omedelbart efter det besked erhållits derom, att kontraktet af förstnämnda bolagsstämma antagits, ombesörja att extra stämma med delegarne i jernvägsbolaget varder för kontraktets pröfning utlyst.

K O N T R A K T

Mellan Stockholm-Rimbo Jernvägsaktiebolag,å ena,samt Djursholms Aktiebolag, å andra sidan är träffadt följande aftal:

§ 1.

Stockholm Rimbo jernvägsaktiebolag,som genom kontrakt den 4 Aug.1892 med Stockholm- Djursholms jernvägsaktiebolag, hvars rättigheter och skyldigheter numera öfvertagits af Djursholms Aktiebolag,inköpt jernvägen emellan Ösby station och Kohagsviken å Djursholm med allt hvad dertill hörde mot vissa i kontraktet närmare angifna vilkor,förbinder sig härmed att anlägga och trafikera jernväg,i likhet med nämnda jernväg,med läge och riktning som å vidfogade af Löjtnanten L.V.Ståhle uppgjorda karta utmärkts,ej mindre från Kohagsviken eller Djursholms nuvarande ändstation till närheten af Svalnäs gård och vidare derifrån till Altorp, Mjölnartorp, Östberga, Gärdestorp och Grindstugan vid landsvägen mellan Stockholm och Djursholm, än äfven från Grindstugan, dels till nuvarande hållplatser Sveavägen vid jernvägslinien Ösby-Djursholm, dels ock öfver Stockby egor till Stocksund, i enlighet med derom inlemnad underdånig ansökan om koncession.

§ 2.

För anläggande och trafikerande af ifrågavarande jernvägslinien förbinder sig Djursholms Aktiebolag att af den bolaget nu tillhöriga jord inom Djursholms område eller marken norr om Stockby egor kostnadsfritt till jernvägsbolaget med full eganderätt och fritt från inteckningar öfverlemna hvad som kan erfordras för jernvägsföretaget i dess helhet, dervid hela den nya banans bredd beräknas tillräcklig för anläggning af dubbla spår,ifall detta i framtiden skulle blifva erforderligt.Utom hvad sålunda erfordras för sjelfva banan,beräknas åtgå för Djursholms blifvande ändstation,station vid Grindstugan,nödiga hållplatser,elektriska kraftstationer,vägportar och öfriga för jernvägens skötsel nödiga byggnader,tillsammans omkring c:a 1.500 qvadratmeter.Öfver den för jernvägsföretaget erforderliga mark skall Stockholm- Rimbo jern-

vägsaktiebolag låta upprätta karta, som underställes Djursholms Aktiebolags godkännande, hvarefter Djursholms Aktiebolag ombesörjer afsöndringen.

§ 3.

Derest hinder skulle möta för jernvägsaktiebolaget att inom tre år från detta kontrakts underskrifvande på antagliga vilkor få för jernvägsföretaget förfoga öfver erforderlig mark af Stockby egor, har jernvägsbolaget rätt att sålunda ändra jernvägslinien från Kohagsviken, att densamma från Gärdestorp framdrages till Ösby på sätt jemväl å vidfogade karta finnes utmärkt, så att den nuvarande jernvägen från Ösby till Kohagsviken kommer att med den nya linien från Kohagsviken till Ösby bilda en ringlinie, skolande i nu omhandlade fall Djursholms Aktiebolag med enahanda rätt, som i näst föregående paragraf säges, öfverlemna all för den nya jernvägsanläggningen erforderlig mark, såvidt den nu tillhör Djursholms Aktiebolag, hvaraf framgår att Djursholms Aktiebolag i denna händelse icke har någon skyldighet att till Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag fritt öfverlemna mark söder om nuvarande jernvägslinie från Ösby till Sveavägens hållplats.

§ 4.

Jernvägsbolaget skall, så snart detta kontrakt blifvit af de i paragraf 8 omförmälda bolagsstämmor godkändt, gå i författning om anläggandet af jernvägssträckan från Djursholms nuvarande ändstation eller Kohagsviken till närheten af Svalnäs eller Djursholms blifvande ändstation, hvilket arbete skall så bedrifvas, att jernvägen å nämnda sträcka varder, så vidt arbetet ej fördröjes af naturhinder, olyckshändelse eller annan anledning, som jernvägsbolaget ej kunnat förekomma eller inom sagda tid undanröja, färdigbyggd inom detta års utgång; och åligger det jernvägsbolaget att under 1899 med minst fyra tåg dagligen i hvardera riktningen trafikera denna del till den 1 Januari 1900, hvarefter densamma skall trafikeras med minst sexton tåg i hvardera riktningen, intill dess hela de i 1:ste eller 3:dje paragrafen omförmälda jernvägslinier varda färdiga, hvarefter denna jernväg

|Ringlinien i sin helhet| trafikeras med samma antal tåg som linien Djursholm- Stockholm.

§ 5.

Det åligger Djursholms Aktiebolag att utmed den utstakade jernvägslinien från Djursholms blifvande ändstation till Grindstugan eller Ösby indela och anordna sin der belägna mark till byggnadstomter med vägar till blifvande hållplatser vid jernvägen; och skall, sedan Djursholms Aktiebolag med förda räkenskaper visat sig hafva utfört sådant arbete för en kostnad af minst femtiotusen kronor, till hvilken kostnad må få räknas allt hvad som har utgifvits för planeringar, väganläggningar, elektrisk belysning, kloak- och vattenledningar med mera dylikt, jernvägsbolaget omedelbart efter anmaning af Djursholms Aktiebolag fortsätta jernvägsanläggningen, så att hela den ifrågavarande jernvägen varder inom ett år, efter det sådan anmaning skett, terasserad och|inom ytterligare ett år öppnad för trafik med samma antal tåg som den äldre bandelen, jernvägsbolaget likväl obetaget att när som helst efter det kontraktet blifvit af vederbörande bolagsstämmor godkändt, utföra jernvägsanläggningarna.

§ 6.

Derest ifrågavarande jernvägsanläggningar komma till utförande på sätt i paragraf 1 omförmälas, varder jernvägsbolaget, så snart de nya jernvägslinierna i sin helhet trafikeras, befriadt från sin i förberörda kontrakt af den 4 Aug. 1892 åliggande skyldighet att trafikera den nuvarande linien emellan Ösby och Sveavägen, och afstår jernvägsbolaget då till Djursholms Aktiebolag den mark, som för närvarande upptages af jernvägssträckan från sistnämnda väg till den punkt, hvarest den ifrågasatta linien mellan Gärdestorp och Grindstugan samt den nuvarande jernvägen skära hvarandra; hvaremot den nuvarande jernvägen från nämnda punkt till Ösby skall qvarblifva och med den nya linien förenas, för att möjliggöra framförande af godståg, direkt från Ösby till villastaden.

§ 7.

Enligt nerberörda kontrakt af den 4 Aug.1892 har jernvägsbolaget skyldighet att under 13 år, räknade från kontraktets dag, med minst 20 tåg dagligen i hvardera riktningen trafikera den nuvarande jernvägen från Stockholm till Djursholms villastad, och att under samma tid ombesörja personbefordran emellan Stockholm och Djursholm mot pris af:

75 kronor	för	månadsbiljett,	gällande	1 år	
60	"	"	"	"	9 månader
45	"	"	"	"	6 "
25	"	"	"	"	3 "

40 öre för enkel biljett, 60 öre för tur- och returbiljett, samt 12 kronor 50 öre för familjebiljett, gällande 50 resor, och derjemte för s.k. lokaltrafiken inom villastaden 10 öre för hvarje resa, hvarjemte är stadgadt, att innehafvare af års- månads- och familjebiljetter, gällande för resor mellan Stockholm och Djursholm, ej äro skyldiga erlägga särskild afgift för spårvagnsbefordran mellan Östra station och Engelbrektsgatan; och förbinder sig jemväl jernvägsbolaget att, sedan de nya jernvägslinierna blifvit öppnade för allmän trafik, intill den 1 Januari 1911 trafikera jernvägen i sin helhet med minst 20 tåg i hvardera riktningen samt med de här ofvan angifna bestämmelser rörande biljettpris emellan Stockholm och Djursholms villastad, hvilka bestämmelser äfven skola oförändrade gälla för de nya delarne af jernvägslinien; dock att Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag, i händelse en konkurrerande jernväg skulle komma att trafikera linien Djursholms villastad - Stockholm, förbehåller sig att efter utgången af kontraktet af den 4 Aug. 1892 icke vara bunden ifråga om det antal tåg hvarmed trafiken dagligen skall uppehållas.

Den i paragraf 5 enligt berörda kontrakt af 4 Aug. 1892 gjorda bestämmelsen rörande utlemnande af års-, månads- och familjebiljetter, gällande mellan Stocksund-Stockholm, förfaller från den dag detta kontrakt blifvit af vederbörande bolagsstämmor god-

kändt, hvaremot priserna å samtliga biljetter mellan sistnämnda platser, för den tid detta kontrakt afser, icke må sättas lägre än de från Djursholm- Stockholm gällande.

§ 8.

Detta kontrakt, hvaraf två exemplar äro upprättade samt emellan Styrelsen för Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag och Styrelsen för Djursholms Aktiebolag vexlade, skall, för att vara gällande, godkännas ej mindre af bolagsstämma med delegarne i sistnämnda bolag före den 14 nästkommande Mars än äfven af en extra och innevarande års ordinarie bolagsstämma med delegarne i jernvägsbolaget; hvars Styrelse för ty skall omedelbart efter det besked erhållits derom, att kontraktet af förstnämnda bolagsstämma antagits, ombesörja att extra stämma med delegarne i jernvägsbolaget varder för kontraktets pröfning utlyst.

U T D R A G U R

K O S T N A D S F Ö R S L A G

för elektrisk järnvägsanläggning (del af "ringlinje") inom Djursholms villastads område.

I. Hufvudförslaget (Kohagsviken - Grindstugan)

A. Jordlösen, skadeersättningar, m.m.			60.000 :-
B. Terrasseringsarbeten			69.015 :-
C. Vattenbyggnader			6.580 :-
D. Öfverbyggnad	a) Materialkostn	40.185 :-	
	b) Arbetskostnad	19.575 :-	59.760 :-
E. Husbyggnader			11.500 :-
F. Vägbyggnader			11.100 :-
G. Stängsel			8.190 :-
H. Telegraf och signaler			2.500 :-
I. Rullande materiel			---------
K. Elektriska anordningar	a) å linjen	30.000	
	b) öfr.anordn.	200.000 :-	230.000 :-
L. Styrelse, kontors-etc.utgifter			17.864 :-
M. Öfriga utgifter			9.491 :-
		Summa kostnad	486.000 :-

motsvarande för km - utan rull.materiel -	106.813-
eller för km - utan rull.mat.o.elektr.anordn.	56.264-
eller för km - utan rull.mater.o.jordlösen -	93.626-
eller för km - utan rull.mat.,jordl.o.elektr. -	43.081-

Längd: 4,55 km.

II. Alternativ |Kohagsviken - Ösby|.

A. Jordlösen, skadeersättningar, m.m.			55.000 :-
B. Terrasseringsarbeten			75.470 :-
C. Vattenbyggnader			6.780 :-
D. Öfverbyggnad	a|Materialkostn.	34.030 :-	
	b|Arbetskostnad	16.350 :-	50.380 :-
E. Husbyggnader			7.500 :-
F. Vägbyggnader			10.790 :-
G. Stängsel			6.990 :-
H. Telegraf och signaler			2.000 :-
I. Rullande materiel			--------
K. Elektriska anordningar.	a|å linjen	23.000 :-	
	b|öfr.anordn.	203.000 :-	226.000 :-
L. Styrelse-, kontors- etc.utgifter			16.990 :-
M. Öfriga utgifter			8.100 :-
		Summa kostnad	466.000 :-

motsvarande för km - <u>utan</u> rullande materiel -	120.103 -
eller för km - <u>utan</u> rull.mat.o.elektr.anordn. -	61.856 -
eller för km - <u>utan</u> rull.mater.o.jordlösen -	105.928 -
eller för km - <u>utan</u> rull.mat., jordlösen o.elektr.an.	47.709 -

<u>Längd</u>: 3,88 km.

III. Del af hufvudförslaget (Kohagsviken - Svalnäs).

A. Jordlösen, skadeersättningar, m.m.			25.500 :-
B. Terrasseringsarbeten			31.035 :-
C. Vattenbyggnader			1.855 :-
D. Öfverbyggnad	a) Materialk.	15.389 :-	
	b) Arbetskostn.	6.890 :-	22.270 :-
E. Husbyggnader			4.000 :-
F. Vägbyggnader			9.240 :-
G. Stängsel			2.820 :-
H. Telegraf och signaler			1.000 :-
I. Rullande materiel			---------
K. Elektriska anordningar.	a) å linjen	8.000 :-	
	b) öfr. anordn.	72.000 :-	80.000 :-
L. Styrelse, kontors-, etc. utgifter			7.520 :-
M. Öfriga utgifter			3.760 :-
		Summa kostnad	189.000 :-

motsvarande för km - utan rullande materiel -	120.382 :-
eller för km - utan rull. mater. o. elektr. anordn. -	69.427 :-
eller för km - utan rull. mater. o. jordlösen -	104.140 :-
eller för km. - utan rull. mat., jordlösen o. elektr. an.	53.185 :-

Längd: 1,57 km.

Stockholm den 31 Januari 1898.

L. Viktor Ståhle.

Afskrift

Aftal.

I sammanhang med uppgörande af köpekontrakt af denna dag rörande ett område inom qvarteren Hugin och Munin af Djursholms villastad N:o 7, är det aftal härigenom träffadt mellan Djursholms Aktiebolag såsom säljare och Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag såsom köpare att, om de under 3:o och 4:o i nämnda köpekontrakt omförmälda fall, då köparen kan öfver området fritt förfoga, inträffa, köparen då är skyldig att, derest köparen vill till annan försälja fastigheten eller någon del deraf, hembjuda hela fastigheten, sådan densamma då befinnes, till säljaren mot pris, motsvarande de enligt köparens räkenskaper bevisligen för fastigheten belöpande kostnader; men åligger det säljaren, om han vill af berörda optionsrätt sig begagna, att derom, vid äfventyr af rättens förlust, meddela köparen underrättelse tre månader efter det hembudet skett.

Stockholm den 28 Januari 1899.

För Djursholms Aktiebolag

J. H. Palme Emil Eynell Ernst Beckman
Carl Schnell

För Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag

Alb. Uggla

F. A. Gustaf Bergman Carl Schnell

Likheten med originalet intyga:

J. G. Haverman A. F. Uppling

Köpekontrakt.

Emellan Djursholms Aktiebolag, å ena, samt Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag, å andra sidan, är följande aftal träffadt:

Djursholms Aktiebolag försäljer till Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag till byggnadsplats för hotell eller restaurant eller bådadera omkring 150.000 qvadratfot mark af qvarteret Hugin och omkring 250.000 qvadratfot mark af qvarteret Munin eller tillhopa omkring 400.000 qvadratfot mark i Djursholms villastad № 7. inom Danderyds socken och skeppslag i Stockholms län, gränsande det försålda området inom qvarteret Hugin i norr till en gångväg, benämnd Vikingavägen, i vester till ett utmed den elektriska spårvägen för en väg, Triggavägen, afsedt område, i söder till öfrig säljarens tillhörig mark och i öster till Burevägen, samt området inom qvarteret Munin i norr till Vikingavägen, i vester till Burevägen, i söder till annan säljarens mark och i öster till Heimdalsvägen; och äro med köpet förenade följande vilkor.

1º

Köpeskillingen skall beräknas för 50.000 qvadratfot inom qvarteret Munin efter 10 öre samt för 350000 qvadratfot inom nämnda qvarter och qvarteret Hugin efter 6. öre qvadratfoten samt utgör sålunda Tjugosex Tusen (26000) kronor, å hvilket belopp köparen skall till Djursholms Aktiebolag eller order utfärda skuldebref, löpande med fyra och en half procent ränta samt förfallet till betalning två år efter underteckna-

det af detta kontrakt, med rätt likväl för köparen att dessförinnan, dock ej förr än sex månader efter uppsägning, betala förskrifna kapitalet med derå upplupen ränta.

2°

Då köpeskillingen medelst aflemnande af det i näst föregående moment omförmälda skuldebref erlagts, eger köparen att af säljaren erhålla qvitto å köpeskillingen samt tillträda fastigheten, hvarefter säljaren eger rätt och skyldighet att ombesörja, att köparen så fort som möjligt derå erhåller lagfart; vare dock köparen skyldig att vid emottagandet af lagfartsbeviset ersätta säljaren alla med lagfartsökandet förenade kostnader.

3°

Om den för Djursholms villastad nu eller framdeles gällande byggnadsordning, som icke nu gäller för här ifrågavarande område, varder på detsamma tillämplig och hinder derigenom möter för uppförande af erforderliga hus och byggnader för hotell- och restaurantrörelse, med mera så eger köparen att för annat ändamål använda området

4°

Derest utan köparens förvållande utskänkningsrättigheter för den restaurant, som möjligen kommer som är afsedd att å det inköpta området uppföras icke skulle erhållas i den utsträckning, som för restauratören, å nuvarande värdshuset är medgifven, eller om, likaledes utan köparens förvållande, en gång medgifna sådana rättigheter derefter förminskas eller borttages, eller utskänkningsrättigheter mot köparens bestridande lemnas åt mera än en plats någon å annan plats inom Djursholms

villastads område, eger köparen, efter det hotell- eller restaurantbyggnad blifvit å det inköpta området uppförd, men ej förr, att dela området till villatomter och deröfver fritt förfoga; vare köparen dock i sådant fall skyldig att ställa sig till efterrättelse föreskrifterna i den för Djursholms villastad då gällande byggnadsordning med undantag likväl för redan uppförda byggnader.

5°

Oafsedt i nästföregående moment förutsatta fall, eger köparen ej använda tomten till industriela anläggningar eller derå uppföra uthusbyggnader på närmare afstånd från allmän väg än tio meter eller närmare annans egor än sex meter.

6°

Det åligger säljaren att sex månader efter tillsägelse, som likväl ej får ske före den nästkommande Oktober, till gränsen af det försålda området nedlägga vatten- och kloakledningar i förbindelse med öfriga sådana ledningar inom Djursholms villastad, hvaremot ledningar, som erfordras inom området, utföras och bekostas af köparen.

7°

Köparen är förbunden medgifva fritt vattenaflopp från ofvanför liggande tomter, äfvensom, om på grund af terrängens beskaffenhet så finnes lämpligt, att rören till vatten- och afloppsledningarna, för villastadens behof må, utan annan ersättning än för orsakad skada, nedläggas öfver det köpta området, afloppsvatten eller urin må icke utan säljarens medgifvande utsläppas i öppet dike.

8:o

Köparen är skyldig tillåta att å lämpliga af köparen anvisade platser inom området utom ersättning må uppsättas stolpar och framdragas trådar för de inom villastaden befintliga eller erforderliga telefon och elektriska ljusledningar.

9:o

Säljaren är icke för i hans ego befintlig angränsande mark förbunden till någon stängselskyldighet gent emot köparen.

Burevägen får ej af köparen afstängas för villastadens allmänna trafik, men eger köparen rätt att medelst grindar inhägna den del af vägen, som faller inom det inköpta området.

10:o

Säljaren eger att till säkerhet för de i detta kontrakt stadgade vilkor om nyttjanderätt och servitut vinna inteckning i den försålda fastigheten.

11:o

Köparen eger att å annan öfverlåta detta kontrakt med de rättigheter och skyldigheter, som köparen tillkomma.

12:o

Med förestående i två exemplar upprättade kontrakt förklara vi oss å ömse sidor nöjda och förbinda oss att detsamma fullgöra

Stockholm den 28 Januari 1899.

För Djursholms Aktiebolag

J. H. Palme Emil Egnell Ernst Beckman
Carl Schnell

Säljare

För Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag

Alb. Uggla
Carl Schnell

F. A. Gustaf Bergman

Köpare

Bevittnas

H. Bergenstråhle Sölve Berger

Likheten med originalet intyga:
[illegible] A. F. Uppling.

Kontrakt.

Mellan Rimbo Jernvägs Aktiebolag, här nedan benämndt Rimbobolaget, och Stockholm-Djursholms Jernvägs Aktie Bolag, här nedan benämndt Spårvägs Bolaget, är denna dag följande aftal träffadt.

1.

Rimbobolaget medgifver för sin del ej mindre, att den projekterade spårvägen Stockholm-Djursholm å sträckan mellan Söderbrunn och Ösby lägges invid och på Rimbojernvägens banvall sålunda, att dess midtellinies afstånd från Rimbojernvägens medellinie utgör 3,6 meter än äfven att Rimbo-banans spår å bron vid Stocksund samt högst 70 meter å hvardera sidan om bron må vid spårvägens trafikerande begagnas, så att ny bro eller nytt spår ej behöfver af spårvägsbolaget anläggas.

2.

Spårvägsbolaget förbinder sig att så fort sig göra låter, dock senast före den

, färdigbygga och efter verkstäld besigtning för trafikerande öfverlåta spårvägen till Rimbobolaget. Sedan spårvägen blifvit af statsmyndigheterna behörigen afsynad och godkänd, mottages den af Rimbobolaget.

obs

3.

Till spårvägsanläggningen skall räknas:

a/ spårvägens färdigbyggande enligt faststälda ritningar mellan Roslagstorg och Ösby

a I/ Spårvägslinien Ösby-Djursholm, som öfvertages i nuvarande skick

b/ utom de redan nu befintliga hus skall boställ stadslägenhet ~~beredas~~ uppföras för:

c/ anskaffande af 3 motorvagnar och 2 täckta personvagnar med plats å hvarje vagn för 40/44 personer, alla försedda med [illegible] samt nödiga reservdelar till vagnarne.

4

d/ anskaffande af nödig trafik ~~materiel~~ inventarier

e/ anläggande af en elektrisk

kraftstation vid Stocksund med 2 ångmaskiner jemte dynamomaskiner och erforderliga trådledningar och stolpar; hvardera maskinen skall vara tillräckligt stark, för att under normala väderleksförhållanden med en medelhastighet af 25 kilometer i timmen framdrifva 1 lastad motorvagn i hvardera riktning jemte vagnarnes belysning och dessutom kraft för en (mindre) motorvagn afsedd för lokaltrafiken mellan Roslagstorg och Roslagstull. Hvad utrustning af den elektriska delen i öfrigt beträffar hänvisas ~~för öfrigt~~ till de här belagda kontrakten med ingeniörsfirman.

minst 30

f/ anläggande af en direkt telefonförbindelse mellan Rimbobanans nuvarande byrålokal till spårvägsstationen vid Roslagstorg.

4.

Angående utförandet af byggnadsarbetena gälla följande

bestämmelser:

a/ Under tiden för spårvägens byggande skall Rimbobolaget ega att genom ombud utöfva kontroll deröfver, att dels arbetet noga utföres efter de af vederbörande myndigheter faststälda ritningar dels friska kärnfulla sleepers samt i öfrigt fullgoda byggnadsmaterialier användas.

Derest under arbetet med spårvägen på och invid Rimbojernvägen förstärkt bevakning å jernvägen skulle erfordras, skall densamma bekostas af Spårvägsbolaget, som ock skall under ett års tid från spårvägens upplåtande till trafik ansvara för alla skador, hvilka uppkomma genom felaktigt byggnadssätt, till följd af sättning i bankar och af mindre goda byggnadsmaterialier.

5.

Sedan arbetet med anläggandet af spårvägen fortskridit så långt, att det samma blifvit

B!

Rimbobolaget tillåter å sin sida begagnande af dess spår, hamnspår vid Stocksund och för linien Ösby-Djursholm för grus- och materialtransporter å lämpliga tider.

Rimbobolaget medgifver, att dess nuvarande spår vid Bergianska trädgården flyttas så mycket österut att jernvägen ej kommer att beröra trädgården.

Intilldess spårvägen blir färdig, trafikerar Rimbobolaget den nuvarande jernvägen Stockholm-Djursholm under samma vilkor, som blifvit bestämda i kontraktet af den mellan Rimbobolaget och Djursholms Aktie Bolag.

Vid ombyggandet af 3 vägbroar skall spårvägsbolaget använda jernkonstruktion (och deltager Rimbobolaget i kostnaderna härför med)

färdigt öfver Rimbo jernvägens område, skall Spårvägsbolaget låta å en före spårvägsanläggningens påbörjande upprättad karta i 1/1000 skala öfver Rimbojernvägens nuvarande sidogränslinier mellan Söderbrunn och Ösby inlägga den sidogränslinie, efter hvilken Spårvägsbolaget måste medelst expropriation eller på annat sätt förvärfva mark utöfver de jordremsor af Rimbojernvägens område, Spårvägsbolaget fått sig upplåtna till nyttjande för spårvägsanläggningen.

Spårvägsbolaget åligger tillika att låta upprätta karta i samma skala, som nyss är nämnd, öfver det Spårvägsbolaget tillhöriga området för spårvägen mellan Ösby och Svalnäsviken, samt att kostnadsfritt före utgången af år 1894 tillhandahålla Rimbobolaget kopia af så väl denna som förstnämnda karta.

6.

Spårvägsbolaget förbinder

sig att, när spårvägen från Roslagstorg till Djursholm blifvit fullbordad, till Rimbobolaget afverlemna allt hvad till spårvägsanläggningen enligt punkten 3 hörer för ombesörjande af all trafik å spårvägen så väl emellan Roslagstorg och Roslagstull, samt derifrån till sista stationen vid Djursholm, för tiden intill år 1917 på vilkor, som innehållas i 8^de^ punkten af detta kontrakt, och för tiden från och med år 1917 på vilkor, som, under förutsättning af Stockholms Stadsfullmäktiges tillstånd att fortfarande trafikera linien Roslagstorg – Roslagstull, bestämmas genom senast år 1915 skeende aftal på hufvudsakligen samma grunder detta kontrakt innehåller, men med iakttagande deraf, att den kontanta ersättningen, som Rimbobolaget, enligt hvad här nedan i 8^de^ punkten sägs, skall till och med år 1916 till Spårvägs-

bolaget utgifva, derefter bör jemkas efter då för handen varande förhållanden.

Om efter år 1917 öfverenskommelse ej kan träffas eller Rimbobolaget ej vill åtaga sig trafikerandet af spårvägen, så skall Spårvägsbolaget dock ej vara skyldigt borttaga sina spår utan mot skälig ersättning varda bibehållen vid nyttjanderätten å den del af banvallen, som tillhör Rimbojernvägen härunder inbegripen rättigheten att begagna Rimbobolagets spår å bron vid Stocksund samt högst 70 meter å hvardera sidan om bron, och skall, i händelse öfverenskommelse angående ersättningens belopp ej kan träffas, denna fråga underställas gode mäns bedömande efter ty i § 19 sägs.

Obs!

7.

Trafiken af spårvägen börjar, då banan efter vederbörlig besigtning fått tillstånd att öppnas för allmän trafik, och

skall mottagas af Rimbobolaget efter verkställd afsyning, hvarefter Rimbobolaget åtager sig att ombesörja persontrafiken mellan Roslagstorg och Djursholm, samt den transport af mindre gods och post, som kan tillåtas i personvagnarna äfvensom att, underhålla spårvägen med rullande materiel, kraftstationen, ledningarne och byggnaderna i fullgiltigt skick, allt på vilkor, som i föregående punkt äro omnämnda.

8.

De öfverenskomna vilkoren för Rimbobolagets ombesörjande af trafiken å Spårvägsbolagets ifrågavarande spårvägsanläggning till och med år 1916 äro följande:

a) Rimbobolaget skall låta föra särskilda räkenskaper öfver spårvägstrafiken å linien från Roslagstorg till Djursholm, hålla desamma med tillhörande verifikationer (när helst Spårvägsbolagets styrelse derom till-

på derom gjord framställning af Spårvägsbolagets styrelse

säger) för samma Styrelse till-
gängliga och aflemna räkenska-
perna årligen innan Mars må-
nads utgång till Spårvägsbola-
gets Styrelse för undergående
af revision.
b) Spårvägsbolagets räkenskaper
med tillhörande verifikationer
samt öfriga handlingar skola
ock, på derom gjord framställ-
ning, hållas tillgängliga för
Rimbobolagets Styrelse i de de-
lar, hvilka röra bolagens gemen-
samma angelägenheter.
c) bland trafikinkomsterna upp-
tagas afgifter för gräsgrödor och
för annonsering i vagnar och
å stationer samt försäljnings-
summan för tillvaratagna men
ej återfordrade, vid spårvägen
qvarlemnade effekter och out-
löst gods, men dessa belopp sko-
la icke ingå i bruttoinkomsten,
som är afsedd att fördelas mel-
lan bolagen på sätt nedan sägs,
utan tillfalla Rimbobolagets i
spårvägens tjenst användа per-
sonals enke- och pupillkassa.

d/ af årliga bruttoinkomsten vid trafiken från Roslagstorg till Djursholm, härunder dock icke inbegripen bruttoinkomsten vid trafiken inom staden från Roslagstorg till Roslagstull, derom i det särskilda kontraktet och stadgas, skall till Spårvägsbolaget qvartalsvis betalas såsom årligt arrende för spårvägsanläggningen 4 1/2 % ränta per år räknad å spårvägens hela anläggningskostnad, dock högst å sexhundra sjuttiofemtusen kronor, samt såsom ersättning för det belopp, Spårvägsbolaget genom kontrakt med Timmermansorden af år 1892 förbundit sig att till samma orden årligen erlägga för upplåtelse af nyttjanderätten till mark i den blifvande Birger Jarlsgatan högst tretusen kronor årligen.

Om i enlighet med aftalet med Stockholms stad, spårvägsbolaget inlöser den af Timmermansorden arrenderade

marken eller någon del deraf, så erhåller Spårvägsbolaget äfven 4 1/2 % ränta å den för marken erlagda köpeskillingen.

Om till följd af samma aftal eller genom uppsägning af kontraktet med Timmermansorden flyttning af spåren ifrågakommer bestridas kostnaderna härför af Spårvägsbolaget, som då erhåller 4 1/2 % ränta å kostnadsbeloppet.

e/ af samma bruttoinkomst eger Rimbobolaget sedan förberörda arrende och afgifter för Spårvägsbolaget utgått, godtgöra sig för trafikens skötande med ett belopp af trettiofem tusen kronor för drift och femtusen kronor för underhåll.

Efter förlopp af fem år, sedan man fått större erfarenhet angående underhållskostnader, och sedan hvar femte årsperiod, må ny öfverenskommelse angående det för underhåll afsedda beloppet bolagen emellan träffas.

f) om af årliga bruttoinkomsten efter utbetalning af nyss nämnda belopp tillgång dertill finnes, skall Spårvägsbolaget erhålla ytterligare 1/2 % å hela det i spårvägen nedlagda kapitalet, beräknadt efter ty i mom. d. är sagdt; hvarefter återstående beloppet fördelas lika mellan båda bolagen.

9.

Derest sjelfva systemet för spårvägens drifvande med elektricitet skulle visa sig icke vara dugligt eller ändamålsenligt, skall Spårvägsbolaget ansvara efter ?

för all skada och förlust, som derigenom kan åsamkas Rimbobolaget; dock skola anmärkningar framställas inom ? år efter banans öppnande för trafik eller inom den tid, för hvilken ingeniörsfirman öfvertagit garanti för den elektriska anläggningen.

10.

För den händelse att den

rullande materiel, som Spårvägsbolaget skall tillhandahålla Rimbobolaget för trafikerandet af spårvägen, befinnes otillräcklig, eger Rimbobolaget att efter behof öka nyssnämnda materiel jemte reservdelar på Spårvägsbolagets bekostnad, men derefter skall underhållet af samma materiel med reservdelar åligga Rimbobolaget.

11.

Finner Rimbobolagets styrelse efter trafikens öfvertagande på grund af detta kontrakt, att för trafikens behöriga skötande tarfvas nya byggnader, utvidgning af bangård, sido- eller mötesspår eller andra anläggningar, eger Rimbobolaget låta verkställa det härför erforderliga arbetet, som af Spårvägsbolaget, såsom egare till den nya anläggningen, skall betalas efter räkning, som af Rimbobolaget verificerats; men räkningens belopp får icke öfverstiga det kostnadsförslag, som innan

arbetets företagande skall upprättas och af Spårvägsbolaget godkännas.

Underhållet af nybyggnader och andra anläggningar, tillkomna på sätt nyss är nämndt, åligger Rimbobolaget.

12.

Kostnader, hvilka drabba Spårvägsbolaget på grund af stadgandena här afvan i punkterna 10 och 11, skola bolaget godtgöras sålunda, att kostnadsbeloppen tilläggas det anläggningskapital, hvarå ränta till bolaget skall betalas, och å sammanräknade beloppet ränta utgår till Spårvägsbolaget efter 4 1/2 % innan Rimbobolaget, efter ty i punkten 8 mom. e sägs, erhåller godtgörelse för trafikens skötande, och efter 5 % under den i samma punkt mom. f. angifna förutsättning.

13.

Afgifter för personbefordran med spårvägen från Roslagstorg (till Stocksund och

från Roslagstorg) till Djursholm skola utgå efter nedannämnda taxa:

75 kronor för månadsbiljett gällande 1 år
60 " " " " 9 månader
45 " " " " 6 "
25 " " " " 3 "

40 öre för enkel biljett
60 " " tur och returbiljett
12 kronor 50 öre för familjebiljett gällande 50 resor, börande samma biljettpriser beräknas för Djursholm - Stocksund - Stockholm dock skola månads- eller årsbiljetter ej utlemnas till andra än till Djursholms stads invånare.

14.

Rimbobolagets Styrelse tillkommer att då Styrelsen för godt finner eller Kongl. Maj:t derom föreskrifver, upprätta förslag så väl till trafiktaxa för spårvägen som trafik reglemente för densamma, hvilka förslag likväl skola af Spårvägsbolagets Styrelse godkännas innan de till Kongl. Maj:ts pröfning öfverlemnas; dock

må de för Djursholms Villastads
innevånare bestämda biljett-
priser ej undergå någon ök-
ning och biljettpriserna för
Djursholms Villastads invånare
alltid vara de lägsta i förhål-
lande till väglängden.

15.

Rimbobolagets och Spår-
vägsbolagets Styrelser skola ge-
mensamt uppgöra förslag till
tidtabell för trafiken mellan
Roslagstorg och Djursholm, och
skall Spårvägsbolaget vara be-
rättigad, att bestämma vid hvil-
ka punkter inom Villastaden
tågen skola stanna.

16.

Trafiken skall å spårvägen
anordnas så, att minst tjugu
tåg dagligen skola afgå mel-
lan Roslagstorg och Djursholm
i hvardera riktningen.

För spårvägstågens mötande
sins emellan anordnas tills vi-
dare endast ett mötesspår vid
Stocksund efter plan, som af
Rimbobolagets Styrelse fastställes.

Mellan Roslagstorg och Djursholm skola tre upp- och tre nedgående tåg så anordnas, att utbyte af resande från Rimbobantågen till Djursholmståget och vice versa må kunna ske å möjligast lämpliga tider och på plats, som för Rimbobanans trafik jemväl är lämplig, skolande Rimbobolagets passagerare å spårvägen för vägen från Stocksund till Roslagstorg erlägga 30 öre.

(helst skulle platsen bestämmas redan nu)

!

17.

Anse både Rimbobolaget och Spårvägsbolaget sammanstämmande nödigt att tågantalet å spårvägen bör ökas, samt till följd deraf bolagen åsamkas kostnader för utförande af de utaf ökadt tågantal betingade åtgärder, skall hvartdera bolaget för sina utgifter erhålla godtgörelse, Spårvägsbolaget genom ränta å sitt för sådan åtgärd utgifna kapital och Rimbobolaget genom ett af bruttoinkomsten å trafiken tillgodoräkna

sig större belopp för drift och underhåll än hvad i punkten 8 mom. e bestämmes.

Finner Spårvägsbolaget men deremot icke Rimbobolaget ökadt tågantal erforderligt, och möta icke tekniska hinder för tågantalets ökande, skall Rimbobolaget vara pligtigt vidtaga sådan anordning mot ersättning, som, om öfverenskommelse ej kan träffas, bestämmes af gode män efter ty i punkten 19 sägs.

18.

Öfverlåter Spårvägsbolaget spårvägsanläggningen å annan, utan att Rimbobolaget dertill lemnat medgifvande, vare detta kontrakt förfallet, der Rimbobolaget så yrkar.

19.

Tvister, som mellan Rimbobolaget och Spårvägsbolaget kunna uppkomma vare sig rörande tolkningen af detta kontrakt eller eljest, skola hänskjutas till afgörande af tre

gode män, af hvilka hvartdera bolaget väljer en och dessa begge den tredje.

Underlåter ettdera bolaget att utse god man eller kunna de två af bolaget utsedde ej förena sig om den tredje, skall Chefen för Kongl. Jernvägs Styrelsen, anmodas att förordna god man.

20.

Spårvägsbolaget medgifver Rimbobolaget rätt att, i händelse Rimbobolaget innan fem år förflutit från den dag, Djursholms spårväg öppnas för allmän trafik, derom gör framställning, få till sig lösa så stor andel i spårvägen som motsvarar det af Spårvägsbolaget emitterade obligationslån till belopp af 225000 kronor; skolande liqviden ske antingen på en gång eller genom årliga afbetalningar med belopp, som icke få understiga tjugufemtusen kronor om året.

Derest sådan inlösen kommer att ske skall vid de årliga

uppgörelserna mellan bolagen rörande trafikinkomsterna, ränta och vinstandelar beräknas pro rata det af hvarje bolag i företaget nedlagda kapital.

21.

Spårvägsbolaget förbehåller sig rättighet att låta inteckna detta kontrakt i Rimbobolagets jernväg och medgifver å sin sida, att kontraktet intecknas i spårvägen.

22.

Detta kontrakt är afslutadt under förbehåll ej mindre deraf att från myndigheternas sida ej lägges hinder i vägen för dess verkställbarhet, än äfven att Rimbobolagets å bolagsstämma fattade beslut vinner laga kraft.

Af detta kontrakt äro två exemplar upprättade, underskrifna och utvexlade.

Stockholm den

Kontrakt

Mellan Stockholm–Rimbo Jernvägsaktiebolag, å ena, samt Djursholms Aktiebolag, å andra sidan, är träffadt följande aftal:

§1.

Stockholm Rimbo Jernvägsaktiebolag, som genom kontrakt den 4 Augusti 1892 med Stockholm–Djursholms jernvägsaktiebolag, hvars rättigheter och skyldigheter numera öfvertagits af Djursholms Aktiebolag, inköpt jernvägen emellan Ösby station och Kohagsviken å Djursholm med allt hvad dertill hörde mot vissa i kontraktet närmare angifna vilkor, förbinder sig härmed att anlägga och trafikera jernväg, i likhet med förstnämnda jernväg, samt med läge och riktning, som å vidfogade af Löjtnanten L. V. Ståhle uppgjorda karta utmärkts, ej mindre från Kohagsviken eller Djursholms nuvarande ändstation till närheten af Svalnäs gård och vidare derifrån till Altorp, Mjölnartorp, Östberga, Gärdestorp och Grindstugan vid landsvägen mellan Stockholm och Djursholm, än äfven från Grindstugan, dels till nuvarande hållplatsen Sveavägen vid jernvägslinien Ösby–Djursholm, dels ock öfver Stockby egor till Stocksund, i enlighet med derom inlemnad underdånig ansökan om koncession, så vida

nämnda ansökan vinner nådigt bifall och de i § 3 här nedan omförmälda hinder ej uppstå.

§ 2.

För anläggande och trafikerande af ifrågavarande jernvägslinier förbinder sig Djursholms Aktiebolag att kostnadsfritt till jernvägsbolaget med full eganderätt, fritt från inteckningar, öfverlemna ej mindre all för jernvägsanläggningen i dess helhet erforderlig mark norr om Stockby egor, med undantag af tomten N:o 3 i qvarteret Idun inom Djursholmsområde, dervid beräknas för hela den nya banan en bredd, tillräcklig för anläggning af dubbla spår af 1.435 meters vidd, än öfven nödig mark till en sammanlagd area af omkring 15.000 qvadratmeter för Djursholms blifvande ändstation, station vid Grindstugan, nödiga hållplatser, elektriska kraftstationer, vägportar och öfriga för jernvägens skötsel nödiga byggnader. Öfver den för jernvägsföretaget erforderliga mark skall Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag låta upprätta karta, som underställes Djursholms Aktiebolags godkännande, hvarefter Djursholms Aktiebolag ombesörjer afsöndringen. I den mån, den öfverlemnade marken ej för jernvägsanläggningen eller jernvägsdriften begagnas, eger Djursholms Aktiebolag deröfver tills vidare förfoga.

§ 3.

Derest hinder skulle möta för jernvägs-

aktiebolaget att inom tre år från detta kontrakts underskrifvande på vilkor, som jernvägsaktiebolaget finner antagliga, få för jernvägsföretaget förfoga öfver erforderlig mark af Stockby egor, har jernvägsbolaget rätt att sålunda ändra jernvägslinien från Kohagsviken, att densamma från Gårdestorp framdrages till Ösby på sätt jemväl å vidfogade karta finnes utmärkt, så att den nuvarande jernvägen från Ösby till Kohagsviken kommer att med den nya linien från Kohagsviken till Ösby bilda en ringlinie; skolande i nu omhandlade fall Djursholms Aktiebolag med full, [illegible] rätt ~~enahanda rätt, som i näst föregående paragraf sägs,~~ öfverlemna all för den nya jernvägsanläggningen erforderlig mark, hvadan i sådan händelse Djursholms Aktiebolag icke har någon skyldighet att till Stockholm–Rimbo jernvägsaktiebolag fritt öfverlemna mark söder om nuvarande jernvägslinie mellan Ösby och Sveavägens hållplats.

§ 4.

Jernvägsbolaget skall, så snart detta kontrakt blifvit af de i paragraf 8 omförmälda bolagsstämmor godkändt, gå i författning om anläggandet af jernvägssträckan från Djursholms nuvarande ändstation eller Kohagsviken till närheten af Svalnäs eller Djursholms blifvande ändstation, hvilket arbete skall så bedrifvas, att jernvägen å nämnda sträcka varder, så vidt arbetet ej fördröjes af naturhinder, olyckshändelse

strejk eller annan anledning, som jernvägsbolaget ej kunnat förutse eller förekomma, färdigbyggd inom detta års utgång; och åligger det jernvägsbolaget att i hvardera riktningen trafikera denna del, så snart den varder för allmän trafik öppnad, med minst fyra tåg dagligen till den 1 oktober 1899, derefter till den 1 Juni 1901 med minst sexton tåg samt derefter med minst tjugu tåg till dess hela de i 1:sta eller 3:dje paragrafen omförmälda jernvägslinier varda färdiga, hvarefter denna jernväg (Ringlinien i sin helhet) trafikeras med samma antal tåg som linien Djursholm – Stockholm.

§ 5.

Det åligger Djursholms Aktiebolag att utmed den utstakade jernvägslinien från Djursholms blifvande ändstation till Grindstugan eller Ösby indela och anordna sin der belägna mark till byggnadstomter med vägar till blifvande hållplatser vid jernvägen; och skall, sedan Djursholms Aktiebolag med förda räkenskaper visat sig hafva utfört sådant arbete för en kostnad af minst femtiotusen kronor, till hvilken kostnad må räknas utgifter för planeringar, väganläggningar, elektrisk belysning, kloak- och vattenledningar med mera dylikt, jernvägsbolaget omedelbart efter anmaning af Djursholms Aktiebolag, dock icke före 1903 års ingång, fortsätta

jernvägsanläggningen, så att hela den ifrågavarande trafikleden varder inom ett år, efter det sådan anmaning skett, terasserad och inom ytterligare ett år öppnad för trafik med samma antal tåg som den äldre bandelen; jernvägsbolaget likväl obetaget att när som helst, efter det kontraktet blifvit af vederbörande bolagsstämmor godkändt, utföra jernvägsanläggningarna.

§6.

Derest ifrågavarande jernvägsanläggningar komma till utförande på sätt i paragraf 1 omförmäles, varder jernvägsbolaget, så snart de nya jernvägslinierna i sin helhet trafikeras, befriadt från sin i förberörda kontrakt af den 4. Augusti 1892 åliggande skyldighet att trafikera den nuvarande linien emellan Ösby och Sveavägen; och afstår jernvägsbolaget då till Djursholms Aktiebolag den mark, som för närvarande upptages af jernvägssträckan från sistnämnda väg till den punkt, hvarest den ifrågasatta linien mellan Gårdestorp och Grindstugan samt den nuvarande jernvägen skära hvarandra, i utbyte mot den i § 2 jernvägsbolaget tillförsäkrade mark, hvaremot den nuvarande jernvägen från nämnda punkt till Ösby skall qvarblifva och med den nya linien förenas, för att möjliggöra framförande af godståg, direkt från Ösby till villastaden.

§ 7.

Enligt merberörda kontrakt af den 4. Augusti 1892 har jernvägsbolaget skyldighet att under 13 år, räknade från kontraktets dag med minst 20 tåg dagligen i hvardera riktningen trafikera den nuvarande jernvägen från Stockholm till Djursholms villastad, och att under samma tid ombesörja personbefordran emellan Stockholm och Djursholm mot pris af:

75 kronor	för	månadsbiljett,	gällande	1 år	
60	"	"	"	9 månader	
45	"	"	"	6	"
25	"	"	"	3	"

40 öre för enkel biljett, 60 öre för tur- och returbiljett, samt 12 kronor 50 öre för familjebiljett, gällande 50 resor, och derjemte för s. k. lokaltrafiken inom villastaden 10 öre för hvarje resa, hvarjemte är stadgadt, att innehafvare af års- månads- och familjebiljetter, gällande för resor mellan Stockholm och Djursholm, ej äro skyldiga erlägga särskild afgift för spårvagnsbefordran mellan Östra station och Engelbrektsgatan; och förbinder sig jernvägsbolaget att, sedan de nya jernvägslinierna blifvit öppnade för allmän trafik, intill den 1 Januari 1911 trafikera jernvägen i sin helhet med minst 20 tåg i hvardera riktningen ~~samt med~~ (under bibehållande af) de här ofvan angifna bestämmelser rörande biljettpris emellan Stockholm och Djursholms villastad,

hvilka bestämmelser skola oförändrade gälla äfven för de nya delarne af jernvägslinien; skolande dock, i händelse en konkurrerande jernväg skulle komma att trafikera linien Djursholms villastad – Stockholm, Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag, från det sådan jernväg blifvit för trafik öppnad, vara befriadt från de enligt denna paragraf bolaget åliggande förpligtelser i fråga om biljettpris och tågantal.

Den i ~~paragraf 5~~ § 5 enligt merberörda kontrakt af den 4. Augusti 1892 gjorda bestämmelsen rörande förbud mot utlemnande af års-, månads- och familjebiljetter, gällande för resa mellan Stocksund – Stockholm, upphör att gälla från och med den dag, detta kontrakt blifvit af vederbörande bolagsstämmor godkändt, men förbinder sig jernvägsaktiebolaget att, så länge de i 1 mom. af denna paragraf bestämda pris för biljetter mellan Djursholm och Stockholm äro gällande, icke till lägre pris än dessa tillhandahålla biljetter mellan Stocksund och Stockholm.

§ 8.

Detta kontrakt, hvaraf två exemplar äro upprättade samt emellan Styrelsen för Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolag och Styrelsen för Djursholms Aktiebolag vexlade, skall, för att vara gällande, godkännas ej mindre af bolagsstämma med delegarne i sistnämnda bolag före den 14. ~~nästkommande~~ innevarande Mars än

åfven af en extra och innevarande års ordinarie bolagsstämma med delegarne i jernvägsbolaget; hvars Styrelse för ty skall omedelbart efter det besked erhållits derom, att kontraktet af förstnämnda bolagsstämma antagits, ombesörja att extra stämma med delegarne i jernvägsbolaget varder för kontraktets pröfning utlyst. Stockholm och Djursholm den mars 1898.

P. M.

Stockholm Rimbo Järnvägs Akt. bolag förbinder sig att anlägga och trafikera, af Löjtnant Ståhle utstakade och å bifogade karta uppdragne järnvägar utgående från Djursholms nuvarande ändstation förbi nästrecen af Svalnäs gård, Ulforp, Mjölnartorp, Östberga och Gärdestorp till Grundstugan vid Stockholmsvägen samt från Sveavägen till Grundstugan för att derifrån fortsättas öfver Stockby till Stocksund.

Skulle jernvägsbolaget icke kunna träffa för sig tillfredställande aftal med egarne till Stockby om upplåtelse af nödig mark etc. förbehåller sig jernvägsbolaget rätt att eventuelt draga förstnämnde jernväg från Djursholms ändstation förbi Svalnäs gård, etc. till Ösby enligt jemväl å bifogade karta uppdragen linie.

Under förutsättning att Djursholms aktiebolag genom extra bolagsstämma antagit detta kontrakt före 14 nästkommande Mars och under förutsättning jämväl att jernvägsbolagets extra stämma, som omedelbart derefter skall utlysas, äfven antager kontraktet, förbinder sig järnvägsbolaget att före utgången af innevarande år hafva färdigbygt den del af ifrågavarande jernväg, som är belägen mellan nuvarande ändstationen och Svalnäs gård samt omedelbart derefter trafikera denna

det med minst 18 tåg i hvardera riktningen dagligen intill dess linien Stocksund - Stockby - Sveavägen öppnas för trafik, hvarefter linien Djursholms ändstation Svalnäs gård trafikeras med samma antal tåg som äldre linien.

Jernvägens byggande skall fortsättas från den blifvande ändstationen, så snart Djursholms Akt. bolag derom framställer begäran hos jernvägsbolagets styrelse och dervid styrker att Djursholms Aktbolag på ordnandet af tomter och vägar utefter den blifvande linien nedlagt en kostnad af minst Femtiotusen kronor; och skall jernvägsanläggning drifvas så att sträckan i sin helhet (hela bolangslinien) blifver terasserad inom ett år derefter samt fullt trafikerad inom ytterligare ett år.

Från denna dag, då den nya linien sålunda i sin helhet trafikeras frikallar Djursholms Aktbolag jernvägsbolaget från skyldighet att trafikera den del af jernvägen, som ligger mellan Sveavägen och Åby stationer, hvaremot den till denna del hörande marken då tillfaller Djursholms Aktiebolag undantagandes den del deraf, som är behöflig för att bilda en lämplig ringlinie inom villastaden, hvilken del Djursholms Aktiebolag dock eger rätt att disponera för väg till dess den för förstnämnde ändamål erfordras.

Från samma dag skola de nya och äldre linierna eller jernvägen i sin helhet trafikeras med lika antal tåg och förbinder sig jernvägsbolaget att under 12 år, räknadt från undertecknandet af detta kontrakt, icke minska tågens antal under 20 år hvardera riktningen dagligen samt att de nu gällande biljettpriserna skola tillämpas äfven för det nya området och icke under ofvannämnde 12 år förhöjas.

Jernvägsbolaget anordnar hållplatser till ett antal af på de ställen närlagde karta angifver, såvida ej begge bolagen förena sig om lämpligare platser.

Den för jernvägsföretaget i sin helhet erforderliga mark lemnas gravations- och kostnadsfritt af Djursholms Aktiebolag öfver nämnde mark bifogas särskild karta.

Jernvägsbolaget är berättigadt att påbörja arbetet med jernvägens byggande såsnart detta kontrakt är af begge bolagen godkändt.

Utdrag ur

Kostnadsförslag

för elektrisk järnvägsanläggning |del af "ringlinje"| inom

Djursholms villastads område.

Utdraget upptager de kontanta utgifter, som sannolikt ifrågakomma för fullbordande af

1| Linjen Kohagsviken - Svalnäs.

2| Linjen Svalnäs - Grindstugan.

1| Kohagsviken - Svalnäs

Terrasseringsarbeten	31.035,-	
Vattenbyggnader	1.855,-	
Öfverbyggnad	22.270,-	
Husbyggnader	4.000,-	
Vägbyggnader	9.240,-	
Telegraf och signaler	1.000,-	
Öfriga utgifter	3.600,-	73.000,-
Elektriska anordningar:		
a| för linjen	8.000,-	
b| öfriga anordningar	57.000,-	65.000,-
Summa kostnad		138.000,-

2| Svalnäs - Grindstugan

Terrasseringsarbeten	37.980,-	
Vattenbyggnader	4.725,-	
Öfverbyggnad	37.490,-	
Husbyggnader	7.500,-	
Vägbyggnader	1.860,-	
Telegraf och signaler	1.500,-	
Öfriga utgifter	4.945,-	96.000,-
Elektriska anordningar:		
a| för linjen	20.000,-	
b| öfriga anordningar	40.000,-	60.000,-
Summa kostnad		156.000,-

Stockholm den 26 februari 1898

L. Viktor Ståhle.